



UNIVERSIDAD DE CHILE  
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y HUMANIDADES  
ESCUELA DE POSTGRADO

“LA MODERNIZACIÓN URBANA DE SANTIAGO DE CHILE, BUENOS AIRES Y  
CIUDAD DE MÉXICO EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX”

Tesis para optar al grado de Magíster en Estudios Latinoamericanos

Arone-Ru Gumas López

Profesor Guía:  
Grínor Rojo de la Rosa

Santiago de Chile, año 2014

*A todos mis compañeros y compañeras en este viaje.*

## AGRADECIMIENTOS

Primeramente, mi agradecimiento infinito a mi profesor guía durante este proceso, Grínor Rojo, a quien expreso mi infinita gratitud, por su apoyo, paciencia, conocimiento, por las oportunidades de trabajar a su lado y por las correcciones certeras. Agradezco su enorme profesionalismo y sobre todo su calidad humana, no podría haber estado en mejores manos.

Agradezco sinceramente a Javier Siller, catedrático de la BUAP por su maravillosa familia, por recibirme en su hogar y por sus generosos aportes y su guía en la forma de acercarme a mi investigación. Le agradezco infinitamente.

Agradezco también a Federico Fernández, catedrático de la UNAM, por su ayuda, guía, consejos y contactos. Los que me permitieron encausar y afirmar mi investigación. Sus recomendaciones y contactos fueron un aporte crucial en mi investigación.

Mis más enormes agradecimientos a FUNDACIÓN VOLCÁN CALBUCO, por creer en mi proyecto de investigación y capacidad. Pues es debido a la beca que me otorgaron, que pude realizar mis estudios de magíster.

Como siempre no puedo dejar de agradecer a la Universidad de Chile, mi casa de estudios, por su apoyo incondicional, por los conocimientos que me ha permitido adquirir, la gente que ha puesto en mi camino y la maravillosa gente que allí trabaja: académicos y funcionarios.

A la Vicerrectoría de Investigación y Desarrollo de la Universidad de Chile, cuya beca me permitió acceder a material crucial para mi investigación y a personas que llevo en mi corazón.

A todos quienes sin su ayuda esta tesis no habría visto la luz: Xavier Guzmán, Paulo César Águila, Gabriela Wiener, Berta Tello, Cristina Sánchez del Real, Horst Nitschack, José Luis Martínez, Alejandra Vega, Darcie Doll, Marieta Alarcón y Myriam Alarcón.

Mis agradecimientos a los que recorrieron conmigo este camino, a aquellos en quienes me refugié, mis amigos y amigas y, por supuesto a mi familia, porque sin ustedes yo no podría ser, los amo.

Infinitas gracias.

## INDICE

Resumen	1
Un tiempo de cambios	2
Santiago de Chile: una transformación en la medida de lo posible	21
Buenos Aires: de aldea a metrópoli, lo vertiginoso del cambio	50
Ciudad de México y la construcción de una nación liberal	87
Los “parises” de América Latina	120
Bibliografía	129

## RESUMEN

Este trabajo analiza la transformación del trazado y ordenamiento urbano que experimentaron tres ciudades capitales de América Latina durante la segunda mitad del siglo XIX. Cambios que ocurrieron en directa relación con los distintos procesos modernizadores que tuvieron lugar durante el mismo periodo en Europa.

Se estudian y enumeran los cambios que se llevaron a cabo según el modelo francés de Georges-Eugène Barón de Haussmann, modelo que es imitado tanto por su efectividad como por sus implicaciones culturales, por las élites de los países respectivos.

Se describen los proyectos implementados al respecto en la Argentina, donde se renueva la ciudad de Buenos Aires durante la intendencia de Torcuato de Alvear; en Chile, durante los años del Intendente Benjamín Vicuña Mackenna; y en México, donde la renovación ocurre de manera gradual al principio, para luego, durante el Porfiriato, responder a un esfuerzo sistemático.

Se exponen los resultados de los estudios bibliográficos y de campo hechos en Santiago, Buenos Aires y Ciudad de México. Y, a través de la fotografía que se logra de los distintos procesos ocurridos en las tres ciudades, se da cuenta de las similitudes y diferencias de los trabajos emprendidos usándose la pauta europea. Todo ello para dar respuesta a los nuevos desafíos nacidos a partir del incremento de la población así como del cambio del rubro agrario al industrial.

Se analizan también las similitudes de los procesos modernizadores, en general, los iniciados en el nuevo continente con respecto a los europeos, tomando como referencia a las ciudades en estudio: gustos, cultura, influencias de las clases dominantes, estructura social, grados de industrialización y recursos con los que contaban las nuevas naciones.

## UN TIEMPO DE CAMBIOS

*“Hablar de la historia de una ciudad obliga a tomar en cuenta una serie de múltiples aspectos y circunstancias en estrecha liga, que resulta imposible separar. La evolución de las sociedades lleva aparejada la transformación de las ciudades. Toda cultura tiene un asiento propio en la urbe que la refleja”*

Enrique Aragón Echeagaray

*“El espíritu de la cultura francesa es el ropaje del alma que los países latinos han adoptado desde hace siglos”*

Justo Sierra

*“El ejemplo del barón de Haussmann y de su impulso demoledor alimentó la decisión de las nuevas burguesías que querían borrar el pasado, y algunas ciudades comenzaron a transformar su fisonomía: una suntuosa avenida, un parque, un paseo de carruajes, un lujoso teatro, una arquitectura moderna, revelaron esa decisión aun cuando no logran siempre desvanecer el fantasma de la vieja ciudad”*

José Luis Romero

En este trabajo se busca desarrollar un análisis de los procesos que determinaron la modernización y transformación de la ciudad, y de cómo el modelo urbano que surgió en París, ideado y ejecutado por Georges-Eugène Barón de Haussmann, entre los años 1853 a 1870, se implementó en las ciudades de Santiago, Buenos Aires y Ciudad de México. Implementación que se dio contemporáneamente, pero con distintos grados de adopción y alcances.

De allí que uno de los objetivos principales de este trabajo sea el de describir las características y alcances de los procesos modernizadores urbanos que se llevaron a cabo en las capitales arriba mencionadas, entre la década del setenta del siglo XIX y comienzos del siglo XX, y cómo ellos se conectan con la remodelación de París. Nos interesan estos procesos en su concepción, realización y recepción. Para ello daremos noticia de la perspectiva sociohistórica y propondremos un análisis comparativo. También llevaremos a cabo una investigación que ilustre la visión y la repercusión que estas transformaciones

tienen en la historia latinoamericana, y cómo las analizan las disciplinas que se centran en la Historia urbana, la que conecta los cambios arquitectónicos con las influencias históricoculturales y socioculturales. Nos interesa por último la forma en que Francia influyó en la aristocracia criolla y cómo las experiencias de esta clase con el país europeo determinaron, o no, un cambio de paradigma en las capitales en estudio.

Para cumplir con los objetivos trazados se realizará un análisis de fuentes literarias y periodísticas del periodo a través de una mirada sociocrítica, que preste atención a la mentalidad de los sujetos de la época y a cómo ellos observaron y juzgaron los cambios.

En resumen, esta tesis es de carácter comparativo. Explícitamente, esa comparación es materia del último capítulo. Previo a ello, en los capítulos primero, segundo y tercero realizaremos el análisis de los casos específicos de Santiago de Chile, Buenos Aires y Ciudad de México. Estos análisis son, hasta donde nuestros conocimientos lo han permitido, de carácter multidisciplinario. Haremos confluir en ellos un instrumental proveniente de la Historia General, de la Historia de la Cultura, la Historia de la Arquitectura y los de la Literatura y el Arte.

Como bien propone Enrique Aragón Echeagaray, arquitecto mexicano, al hablar de la historia de una ciudad no se pueden dejar de lado múltiples circunstancias y aspectos que se entrecruzan y que no es posible abordar por separado. La evolución de las sociedades conlleva la transformación de su hábitat, siendo las ciudades el reflejo de la construcción cultural de sus habitantes.

Es con el fin de describir a esta sociedad y a la visión que ella tiene de sí misma, que el siguiente trabajo estudiará los procesos modernizadores de las ciudades latinoamericanas a fines del siglo XIX. Como hemos dicho, éstos siguen el patrón urbanístico del París de Napoleón III quien delegó, en el prefecto el Barón de Haussmann la misión de reorganizar la capital francesa. Esta se convirtió así en modelo a seguir para las ciudades del nuevo continente.

Puesto que, durante todo el siglo XIX, las clases dominantes latinoamericanas, vieron al país europeo, sobre todo a su capital, como un referente de gusto y cultura, puede decirse que ahí estuvo para ellos el paradigma de modernidad: “Dos modelos europeos tuvieron particular resonancia en Latinoamérica: el de la Inglaterra victoriana y el de la Francia de

Napoleón III. Y es a imitación de ellos —y bajo su despótica influencia— que crecieron las nuevas burguesías latinoamericanas”<sup>1</sup> (Romero, 2005: 284).

Pero para entender el cómo y el por qué se realizan de manera más o menos contemporánea estos procesos hay que iluminar los acontecimientos que los motivaron. La urbanización del siglo XIX responde—en primera instancia— a un factor de planificación y de mejoras higiénicas. Sin embargo, con posterioridad al éxito del plan Haussmann en Francia, los latinoamericanos buscan el mejoramiento de la circulación y la fachada de la ciudad, a la vez que se proponen un proyecto de cultivo de la sociedad por medio del afinamiento de la perceptibilidad estética. Ideario que será catalogado, por muchos de los entusiastas del proyecto, como una forma de mejorar los valores, la educación y las costumbres de los ciudadanos: “Las plazas de nuestra ciudad carecían también de las obras de arte que son necesarias para la educación popular, y que deben ubicarse en los parajes públicos”<sup>2</sup>.

Los cambios en cuestión comienzan a gestarse estéticamente primero en la Europa de la Revolución Industrial y posteriormente en América. Es el cruce de los estilos y las prácticas arquitectónicos con el ideal historicista durante todo el siglo XIX, un ideal que busca fijar en este nuevo lenguaje la visión de la época y, más precisamente, la de la clase gobernante promotora de las transformaciones. Ello debido al desarrollo de distintas tendencias en arquitectura en el caso europeo, las que fueron emuladas por un sector de las élites latinoamericanas,

“La incorporación del conocimiento histórico a los proyectos supone una concepción en cierto modo ideológica de la arquitectura, en cuanto permite adscribir con cierto descriptivismo una filiación estilística a cada ideología y a cada programa arquitectónico. Así, cada uno de los distintos lenguajes se ve sustentado por ideas diferentes cuyo significado varía según los países y el momento”<sup>3</sup>

Tanto es así que para la realización de las obras se mandaban traer arquitectos e ingenieros directamente desde el viejo continente o se publicaban allí los concursos internacionales. Esta importación de capital humano, contribuyó también al desarrollo de muchas de las escuelas de arquitectura e ingeniería en los países americanos, pues los profesionales fundaban escuelas o impartían cátedras a solicitud de las autoridades.

---

<sup>1</sup> ROMERO, JOSÉ LUIS. 2005. “Latinoamérica: Las ciudades y las ideas”. Buenos Aires: Siglo veintiuno Editores.

<sup>2</sup> BECCAR VARELA, ADRIÁN. 1926. “Torcuato de Alvear primer Intendente municipal de la ciudad de Buenos Aires. Su acción Edilicia”. Buenos Aires: Guillermo Kraft LTD. Pág. 203

<sup>3</sup> PEREIRA, JOSÉ RAMON ALONSO. 2005. “Introducción a la Historia de la arquitectura. De los orígenes al siglo XXI”. Barcelona, Editorial Reverté. Pp. 193-261. Tercera Edición.

Pero además de un afán historicista, el cambio arquitectónico estuvo revestido de una opción identitaria en las nuevas naciones americanas. Los recursos se utilizaron para fijar visiones de la creación patria, con programas que variaban según el país y el plan de gobierno que imponía tal o cual proyecto. Además, este historicismo asincrónico, resultado de la agrupación y recuperación de estilos, se convierte, para el último tercio del siglo XIX, en un historicismo sincrónico, que de la mano del eclecticismo muestra nuevas posibilidades de lenguaje y más libertades en la mezcla de formas arquitectónicas diversas, lo que favorece la creación de un lenguaje identitario propio. Será este estilo (el ecléctico) el que predominará en las capitales latinoamericanas: “la historia ha permitido comparar y, por tanto, revalorizar. En consecuencia, desaparece la unidad del gusto, dando lugar a la posibilidad de que coincidan varios lenguajes en una misma arquitectura, lo que, en definitiva, transforma esta misma variedad en un nuevo lenguaje” (Pereira, 197).

Pero junto al estilo arquitectónico ecléctico, será el clasicismo, de tendencia más bien renacentista el que, lleno de influencias francesas e inglesas, se disemine con más fuerza por América, y que en su forma más moderna propone la monumentalidad de las construcciones del tiempo, además de la integración de estructuras de hierro en las edificaciones. Así como en París cada edificio, público o privado, se concibió como una edificación monumental, objeto para la contemplación estética, contribuyendo al cultivo de los sentidos, del gusto y de la razón del observador.

Desde mediados del siglo XIX, hasta bien entrado el XX, los nuevos Estados encuentran en ambos estilos características y posibilidades que los convierten en los oficiales de los gobiernos. Pero, sin duda, será el ecléctico, por su afán historicista como por las posibilidades de implementar y mezclar distintas tendencias, el preferido de quienes buscarán retratar la identidad de sus naciones y de su ciudadanía, “contribuyendo desde este eclecticismo orgulloso y brillante a fijar la imagen de las capitales europeas y americanas” (Pereira, 198). Serán estas mismas mezclas de estilos —cuya mayor expresión aparece con el *Art Nouveau*, que se basa en la estilización de las líneas de la naturaleza— las que conforman de mejor manera la arquitectura de corte modernista que se desarrolló en las capitales europeas, y que se extendió hasta muchas ciudades latinoamericanas.

Estos cambios en la arquitectura también estuvieron determinados por el fuerte impacto que causó la segunda Revolución Industrial europea, la que conllevó una serie de transformaciones en la población urbana de entonces, aumentó de manera explosiva de la

migración desde los campos y rápidamente colapsó los servicios en las ciudades. Ello obligó a la arquitectura a ser una herramienta que, junto con el urbanismo, debían dar respuesta a las nuevas necesidades que el progreso traía consigo. Progreso que ya no buscaba los derechos y libertades de los sujetos, sino los elementos materiales que la nación requería para estar a la par de los nuevos paradigmas de producción, principalmente: los sistemas de conectividad y circulación urbanos e interurbanos, como los ferrocarriles, tranvías y la mejora en caminos; los sistemas de comunicaciones, telégrafos y teléfonos; las fuentes de energía, electricidad y gas, entre otros. Elementos que trajeron consigo la proyección de ciudades en función de las nuevas tecnologías, además de nuevos desafíos y la necesidad de enfrentarse a ellos por medio de distintos mecanismos y materiales constructivos. Cabe destacar que muchas de estas implementaciones, como en los casos de los ferrocarriles, la navegabilidad de canales y la pavimentación de caminos, los gobiernos las realizaron en conjunto con privados, en ciertos casos permitiendo el cobro de impuesto por el uso de las instalaciones, como fue el caso de los ferrocarriles de Inglaterra.

Pero, además de los cambios arquitectónicos determinados por las nuevas necesidades de la industria, se producen cambios demográficos disparan la población de las ciudades a causa de las demandas de mano de obra. Ello trae consigo una acumulación de población ciudadana sin que haya una extensión territorial, puesto que los recién llegados ocupan lugares vacíos al interior de la urbe, además de producirse un crecimiento mediante la elevación de los edificios. Pronto el crecimiento urbano se llevará hacia las afueras y se extenderá de dos formas: una planificada, la cual se concentra mayoritariamente en los espacios ocupados por las nuevas burguesías, encausando las políticas de urbanización; y la otra espontánea, que se caracteriza por la aparición de suburbios y arrabales que se escapan al control de las autoridades.

Pero todavía a comienzos del siglo XIX el crecimiento de la ciudad era alarmantemente lento en comparación al aumento del número de habitantes, es decir, las respuestas a las problemáticas humanas y, por consiguiente, urbanas, no fueron inmediatas, sino que el urbanismo moderno nació posteriormente, cuando los efectos de la industrialización entraron en conflicto entre sí: “haciendo inevitable una intervención reparadora”<sup>4</sup>. Hasta

---

<sup>4</sup> BENEVOLO, LEONARDO. 1976. “Los orígenes del urbanismo moderno”. Madrid, H. Blume Ediciones. Pág. 7.

ese momento los trabajos urbanísticos se caracterizaban por ser intentos de uniformar la arquitectura anteponiéndola a edificaciones independientes entre sí.

Esta falta de preocupación por proyectar un modelo consistente de crecimiento creó grandes diferencias entre los barrios burgueses y los arrabales o los barrios pobres, los que pronto se multiplicaron sin control, sin mediar en su levantamiento ninguna forma de regulación. La indolencia de parte de las autoridades y clases altas se mantuvo hasta que la existencia de las aglomeraciones humanas en situación de pobreza, e inclusive miseria, supuso un riesgo que afectaba al conjunto de la población. Al respecto Engels sostenía que: “Las repetidas visitas del cólera, el tifus, la viruela y otras epidemias” habían “impuesto al burgués británico, la urgente necesidad de sanear la ciudad, si él mismo no quería ser víctima, con su familia, de esas epidemias”<sup>5</sup>. Fue entonces cuando se hizo necesario construir, desde la raíz, un sistema que eliminara los focos de peligro y que proyectara y construyera un espacio urbano en el que estas problemáticas no pudieran implementarse. Ello debido a la explosión de las epidemias de cólera, ocurridas en Europa en los años 1830 y que obligaron al Estado a estudiar el problema y a plantear soluciones en base a las condiciones que las propiciaban. Por eso, la legislación sanitaria fue uno de los elementos pioneros y determinantes en las legislaciones urbanísticas posteriores (Pereira, 123).

El primer país en incursionar en la materia fue Inglaterra. Debido al hacinamiento y la gran cantidad de epidemias, su parlamento se vio obligado a intervenir. Así, la Cámara de los Comunes realizó una investigación respecto a la situación habitacional y el entorno de los más pobres, la que arrojó una serie de respuestas que podían ser aplicadas para subsanar la problemática sanitaria de la capital y de Gales. Fueron dadas a conocer en 1844-45 por una comisión real. Para fines de este estudio algunas de las medidas que vale la pena destacar son los siguientes:

- combinar los trabajos de alcantarillado con los de pavimentación;
- otorgar a las autoridades locales fondos para ensanchar y mejorar las calles;
- establecer los requisitos higiénicos mínimos para todas las viviendas y hacer obligatoria la instalación de servicios sanitarios;
- obligar a los propietarios a ventilar y limpiar de forma adecuada las casas malsanas, instituyendo una licencia para el arriendo de los alojamientos;
- crear un cuerpo de funcionarios médicos de higiene;
- entregar fondos para la apertura de parques públicos en las ciudades industriales que careciesen de ellos” (Pereira, 126)<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> ENGELS, FEDERICO. 1984. “La situación de la clase obrera”. Ediciones de cultura popular. Pág. 12.

<sup>6</sup> Extraído de 7 et 8 Victoriae Reginae, cap LXXXIV; *An Act for Regulating the Construction and the Use of Buildings in the Metropolis and its Neighbourhood*. Pág. 190.

Recién en 1848 el Parlamento pudo emitir una ley que puso en marcha estos intentos de crear transformaciones concretas en los espacios privados.

Mientras tanto, en Francia, se comenzaban a realizar trabajos en reductos habitacionales de obreros en la prefectura del Sena. Durante el mismo año, 1840, se publica un documento que daba cuenta de las condiciones de vida de los obreros. Estudios que proliferaron de la mano de instituciones privadas, de carácter católico y socialista.

En 1849 Armand y Anatole de Melun presentan una propuesta de proyecto de ley en la Asamblea Nacional. Esta propuesta se retrasó y fue ampliamente criticada debido al recelo de los liberales en lo que toca al cuidado de las libertades personales, y sobre todo al derecho de propiedad, ya que implicaba la necesidad de realizar una serie de expropiaciones. El mismo problema se dio en el caso inglés. Aun así, las reformas se hacían urgentes, puesto que las epidemias asolaban a la población y hacían que las condiciones de vida en la ciudad fueran insostenibles. De forma que en 1850 se aprueba un proyecto de ley que abordaba únicamente los problemas de habitación. Legislación más restringida en sus alcances e intervenciones que el programa inglés: “se limitaba a disponer las características de las viviendas de alquiler y a confiar la ejecución de la ley a oficinas comunales, no respaldadas por un órgano central coordinador y ejecutor”<sup>7</sup>. Pero, a diferencia de la situación inglesa, los franceses poseían una ley que resolvía el tema de las expropiaciones, en la que más tarde se basó Haussmann para realizar su transformación de París. Ello después de sumarse una enmienda, en 1852, que autorizaba al poder ejecutivo, y no ya sólo al legislativo, para decretar la confiscación de propiedades.

Estos cambios, ocurridos en Europa de la mano de la Revolución Industrial, que determinaron grandes transformaciones tanto a nivel social como urbano y en los medios de producción, pronto repercutieron en el nuevo continente. Éste se convirtió en el proveedor de materias primas que eran necesarias para la realización y éxito de las nuevas industrias. Es un hecho que fue determinante en los procesos económicos, sociales y urbanizadores de Latinoamérica.

“El motor principal del crecimiento en este período fue la producción industrial en países del centro económico, con los cambios sociales y económicos que la acompañaban. La tasa total de crecimiento en estas economías avanzadas la determinaba en gran parte la tasa de crecimiento de la producción

---

<sup>7</sup> BENEVOLO, LEONARDO. Op. Cit. Pág 139.

industrial, que a su vez determinaba la tasa de incremento de la demanda de exportaciones procedentes de las economías periféricas, incluyendo las latinoamericanas”<sup>8</sup>.

Como resultado de este tipo de economía, América se vio cada vez más inserta en la estructura del mercado mundial, lo que redundó en transformaciones y mejoras en los procesos de articulación de la cadena productiva. Fueron determinantes los cambios que se comenzaron a experimentar en el proceso de industrialización del continente, impulsados por los acontecimientos que habían comenzado, a fines del siglo XVIII en Europa. Si bien el crecimiento de las nuevas naciones se dio de manera desigual, estas transformaciones empezaron a ocurrir de manera más o menos simultánea. Factores que se cuentan para estos avances son: la modernización de los medios de comunicación, que permitieron la fluidez de intercambios económicos, y el aumento de la inyección de capitales en el continente, como propone Armando De Ramón<sup>9</sup>, hasta el desarrollo de nuevos procesos culturales y científicos que permitieron un aumento progresivo de la población.

Estos adelantos favorecieron el consumo y la demanda de materias primas provenientes de América, por parte de los países industrializados, especialmente el sector agro-minero. Aumento del comercio internacional, que jugó un rol importante en el crecimiento de las tasas demográficas y en las migraciones hacia los países latinoamericanos<sup>10</sup>. Ahora bien, es debido al aumento de la exportación de recursos que se explican las mejoras económicas en los sectores medios y bajos de la sociedad; los primeros se vieron beneficiados, ya que se posibilitó su ingreso al juego económico, y los segundos debido a la mayor oferta laboral. Procesos que además contribuyeron a “una transformación social de grandes proporciones”<sup>11</sup>.

Las ciudades se transforman en centros económicos, es allí donde se realizan las transacciones y las labores administrativas. Mientras que desde las ciudades-puerto se trasladan productos en barco a los centros industriales, lo que explica el crecimiento, a su vez, de las zonas portuarias. También se eleva la concentración de población en estos sitios, debido a una alta tasa de inmigrantes provenientes tanto del interior del país como de otras

---

<sup>8</sup> GLADE, WILLIAMS. 1992. “Introducción”. En: BETHELL, LESLIE (Ed.). 1992. “Historia de América Latina. América Latina: economía y sociedad 1870-1930”. Cambridge University Press, Editorial Crítica. V.7. Pág. 7.

<sup>9</sup> DE RAMÓN, ARMANDO; COUYOUMDJIAN, RICARDO; VIDAL, SAMUEL. 2001. “Historia de América III”, Ed. Andrés Bello, Santiago.

<sup>10</sup> Crecimiento demográfico que no fue parejo en todas las regiones de América Latina, ya que el Caribe y Mesoamérica no presentaron un crecimiento ostensible, como sí ocurrió en Sudamérica. Para más información véase De Ramón, Armando. Op. cit. 21-27

<sup>11</sup> DE RAMÓN, ARMANDO. Op. cit. Pág. 34.

naciones: “aumento de población que se estableció en los puertos y ciudades más accesibles, en donde se concentraban las actividades comerciales y financieras en las cuales se basaba el funcionamiento de la economía de cada país” (De Ramón, 2001: 35-36).

Por otro lado, el aumento de concentración humana y de plazas de trabajo, abrían el floreciente comercio minorista que buscaba suplir las necesidades de los nuevos habitantes, además del nacimiento y posterior crecimiento de la industria, que atrajo a un gran número de habitantes de los sectores rurales. El resultado fue un alza en el número de los centros urbanos del continente y el crecimiento de muchos de los que ya existían.

Pero el crecimiento demográfico no sólo se produjo debido al aumento de la población rural, sino también a las políticas de inmigración desarrolladas por diversas naciones americanas, las que buscaron aumentar el número de individuos por medio de la movilización de capital humano. No en todos los países en que estas medidas se llevaron a cabo se alcanzaron los resultados esperados. Los casos de mayor éxito son Argentina, Brasil, Cuba, Uruguay y Chile<sup>12</sup>, donde los habitantes europeos alcanzaron una proporción de importancia en las tasas demográficas<sup>13</sup>.

Esta marcada inclinación por la población europea buscaba, además de aumentar el contingente humano, surtir un efecto cultural en la población de las naciones receptoras de migrantes. Para comienzos del siglo XIX se aspiraba a que los sujetos fuesen oriundos de Alemania, Inglaterra o los Países Bajos, debido a la admiración que la calidad del trabajo y la civilidad de estos sectores despertaban en nuestro continente. Era, por supuesto, lo mismo que las naciones americanas aspiraban para sí mismas;

“Más que como fuente necesaria de mano de obra, se les veía como instrumentos del cambio social y la modernización. La inmigración de europeos no se consideraba sólo como un medio de acelerar el crecimiento económico, sino que a menudo parecía ser una fórmula que ahorra a los gobiernos el esfuerzo de movilizar su población por medio de la educación y la política sanitaria. Esta actitud, teñida a veces de racismo, denotaba cierto temor o prejuicio dirigido contra las clases populares de sus propias naciones. En efecto, la Constitución argentina de 1853 ordena al gobierno federal que aliente la inmigración, pero estipula que debe ser de europeos” (Sánchez-Albornoz, 121).

Pero la migración no fue el único factor que explica el aumento de población. También comenzaron a descender las tasas de mortalidad, tanto infantil como adulta, esta última debido al aumento de las esperanzas de vidas. Este descenso en los índices de mortalidad se

---

<sup>12</sup> SÁNCHEZ-ALBORNOZ, NICOLÁS. “La población de América Latina, 1850-1930”. En: BETHELL, LESLIE. Op. Cit.

<sup>13</sup> Como uno de los ejemplos señalados por el historiador se puede apuntar el caso del país que se vio mayormente alterado: Uruguay, puesto que su escasa población se vio aumentada repentinamente, llegando a vivir en Montevideo un 63% de habitantes extranjeros.

debe a las medidas de control de epidemias y plagas, las “cuarentenas” que se realizaban. Otras mejoras higiénicas se produjeron en las ciudades a partir de 1870. Son factores cuyo resultado fue un aumento sin precedentes de las tasas demográficas<sup>14</sup> en gran parte de los países latinoamericanos y que obligaron a introducir transformaciones en las ciudades.

En una época en que aún no se conocían los antibióticos, la prevención del contagio dependía en gran medida del nivel de higiene y de la existencia de servicios sanitarios públicos y privados. Obras y servicios públicos se multiplicaron en esa época, especialmente en las ciudades. Fue la época en que se dotó a la mayoría de las ciudades latinoamericanas de sistemas de agua potable y alcantarillado, en que se construyeron hospitales municipales, estatales o públicos, y en que la clase médica creció numéricamente y recibió mejor preparación<sup>15</sup>.

El aumento de la población migrante hacia las ciudades de América, en conjunto con la inclusión del continente en la economía mundial, consolidó la primacía de la elite y provocó el crecimiento de los sectores medios. Por otra parte el hacinamiento de los recién llegados posibilitó y obligó el desarrollo de una serie de medidas urbanizadoras, las que permitieron el crecimiento de los centros urbanos y la consolidación de las oligarquías nacionales y la naciente clase burguesa.

Ambas, la clase oligárquica primero y luego la burguesía (junto a aquella), dieron origen los proyectos para cada una de las trece nuevas naciones americanas nacidas tras los procesos independentistas. Éstas se habían transformado según las pautas administrativas de la Corona Española en el siglo XVI, en un territorio muy vasto y con dificultades de comunicación y poco contacto comercial. Vale la pena señalarlo y contrastarlo con las transformaciones de las ciudades de fines del siglo XIX, cargadas de elementos nacionalistas.

Benedict Anderson<sup>16</sup> explica este nacionalismo como el producto del lugar rezagado que ocupaban los criollos respecto de las políticas de la Corona. Ésta designaba los cargos de alta importancia en el continente, los cuales eran ocupados por españoles que se trasladaban a las colonias para ejercerlos, en desmedro de los criollos: “nacido en las Américas no podía ser un español auténtico; ergo, nacido en España, el peninsular no podía ser un americano auténtico” (Anderson, 92). Si bien la intención de este trabajo no es ir sobre la

---

<sup>14</sup> En este sentido, Sánchez-Albornoz coincide plenamente con los datos antes mencionados por De Ramón, donde el mayor crecimiento poblacional se habría producido en el cono sur del continente, exceptuando a Paraguay, que tras la guerra con Bolivia y la epidemia de cólera que le siguió se vio profundamente afectada, puesto que su población habría disminuido en aproximadamente un 50%, cifra posiblemente exagerada, admite el autor. Además de señalar el importante aumento que vivió Brasil y otros sectores de la América Caribeña.

<sup>15</sup> *Ibíd.*

<sup>16</sup> ANDERSON, BENEDICT. 1993. “Comunidades Imaginadas”. México, Fondo de Cultura Económica. Colección popular.

historia de la conformación de las naciones americanas, es importante señalar que esta situación de no pertenecer, en conjunto con las demás razones que llevaron a iniciar las luchas independentistas, determinaron la búsqueda de pertenencia de los sectores criollos de la población. Para Anderson, la negación a la posibilidad de acceder a ser español — debido a su lugar de nacimiento— era empeorada por el hecho de estar los criollos en contacto directo con la población india: “los criollos, nacidos en un hemisferio salvaje, eran por naturaleza diferentes de los metropolitanos e inferiores a ellos, y por ende no estaban capacitados para ocupar altos cargos” (Anderson, 95). Estas discriminaciones racistas contribuyen a la formación de la vena nacionalista criolla, la que verá en la imagen de los próceres de la independencia al elemento histórico común. Las memorias históricas se basarán en este discurso y a partir de él se construirán los nuevos proyectos nacionales. Éstos tenían en cuenta la existencia de una elite de origen europeo y la fuerte presencia de los elementos indígenas<sup>17</sup>.

Fue en alguna medida este resentimiento, de parte de la clase criolla, apoyada por la relación abusiva y de explotación hacia las clases bajas y los indios, el elemento que impulsó, no sólo el corte de las relaciones con la metrópoli, sino también la ruptura con la influencia cultural de España. Se mantuvo la estructura económica y administrativa, sin embargo, puesto que la elite no llevó a cabo una revolución de la estructura socio-económica heredada, sino que reforzó el sistema de economía primario-exportadora<sup>18</sup>.

Las recién formadas naciones y su administración basaron sus nuevos sistemas de gobierno en la experiencia de la República francesa. El objetivo era romper con la dependencia española, pero asegurar a la vez el rápido logro de la estabilidad, del orden y el progreso. Una vez rota la monarquía en Francia, esa noción se convierte rápidamente en potencia y progresa materialmente, sobretodo en París, su capital. Fue un ejemplo para las nuevas naciones, cuya elite reivindicaba sus raíces europeas. Por eso tomaron como modelo al país galo, por su influencia y su cercanía, o la que ellos sentían que era su cercanía, a diferencia de la cultura anglosajona.

---

<sup>17</sup> Hay que dejar en claro que aunque en muchos países, como el caso de México, se da cuenta, en monumentos y obras arquitectónicas, de la presencia y, muchas veces, grandeza de los antepasados naturales del continente, será la cultura europea la que se imponga sobre ésta.

<sup>18</sup> Para Luis Vitale, la oligarquía de entonces basó su administración en la ejecución de políticas, las que no tuvieron la intención de lograr una unidad nacional ni la iniciación de una verdadera industrialización o una reforma agraria. Véase VITALE, LUIS. 1992. “La cuestión nacional, la identidad y unidad latinoamericana”. En: SIMPOSIO: HISTORIA de las relaciones interamericanas. Córdoba, Argentina. Universidad de Córdoba. Págs.: 6.

Probablemente haya sido el rápido avance material que lograron tanto Francia como Estados Unidos lo que terminó de convencer a las elites americanas a adoptar el modelo de la República: “por lo menos era un sistema con el cual podían llegar a ser presidentes”<sup>19</sup>. Podían ocupar los cargos públicos que les habían sido negados durante la administración de la metrópoli española; además, les aseguraba la posibilidad de progreso. Pero no es sino hasta 1820, tras la revolución española en Cádiz, que se terminaron de sumar al proyecto de autonomía, lo que dio paso a los actos finales de independencia y de conformación nacional. La autonomía funcionó como autoafirmación y como aliciente de la identidad latinoamericana (y de cada nación), según lo pensaban criollos y mestizos.

Si bien en toda Latinoamérica el proceso de crecimiento y de fortalecimiento de las economías se dio de manera desigual, hubo cuatro países que lograron alcanzar, una relativa estabilidad hacia el año 1850: Brasil, Chile, Argentina y México. Estos países pudieron alcanzar con relativa facilidad un progreso económico que dio paso a la modernización material. En el caso chileno y argentino eso se logró debido a las relaciones entre los oligarcas tradicionales y un grupo económico influyente, propietario de minas en el caso chileno y de origen financiero y mercantil en el caso argentino. Esa coalición logró generar una expansión económica ascendente en ambos países. En el caso mexicano, el gobierno porfirista obtuvo el apoyo de inversionistas extranjeros, conscientes de las ventajas y riquezas que traía aparejada una relación comercial con dicha nación.

Las ciudades en Latinoamérica, ahora incorporadas al juego económico mundial, se abrieron a las influencias de las potencias europeas. París y Londres fueron modelos que se visitaron y que se intentaron imitar, en busca del progreso técnico y material, es decir, en busca de la modernización, la que como señala Berman, es entendida como “un complejo de estructuras y procesos materiales—políticos, económicos y sociales— que, supuestamente, una vez que se ha puesto en marcha, se muere por su propio impulso”<sup>20</sup>. Es un progreso gradual que no se detuvo hasta culminar con la transformación de las ciudades, como una copia de las modernas metrópolis europeas.

“Abiertas a las influencias extranjeras, las ciudades latinoamericanas comenzaron a transformarse cuando se estabilizaron en alguna medida los procesos sociales y políticos y comenzó a crecer la riqueza: fue preocupación fundamental de las sociedades patricias enmarcar su vocación de legítima

---

<sup>19</sup> BAZANT, JAN. 1985. “México”. En: BETHELL, LESLIE (Ed.). 1991. “Historia de América Latina. América Latina independiente 1820-1870”. Cambridge University Press, Editorial Crítica. V.6. Pág. 108.

<sup>20</sup> BERMAN, MARSHALL. 1997. “Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad”. México, Siglo XXI Editores. Segunda Edición en Español. Pág 129.

aristocracia arraigada en la tierra dentro del cuadro de la civilización europea. Todo se imitó, desde los modelos arquitectónicos hasta la costumbre de tomar té. Y, sin embargo, las formas de convivencia fueron predominantemente acriolladas durante este largo medio siglo que siguió a la Independencia” (Romero, 226).

Pero dicho progreso fue visto en términos de avances científicos y tecnológicos. Muchos artistas lo vivieron como un proceso de deshumanización, donde la máquina y la industria acaparaban los espacios y desplazan a los sujetos. Recuérdese el análisis que hace Baudelaire,

“Tomad a cualquier buen francés que lee su diario en su café y preguntadle qué entiende por progreso, y contestará que se trata del vapor, la electricidad, el alumbrado de gas, milagros que los romanos desconocían y cuyo descubrimiento es el testimonio indudable de nuestra superioridad sobre los antiguos. ¡Tal es la oscuridad que reina en ese cerebro infeliz!” (Berman, 137).

Las ciudades americanas, también vivieron un explosivo crecimiento, por lo que se vieron obligadas a implementar una serie de adelantos en sus servicios públicos, de alumbrado, de transportes, de obras de drenaje y de obras de agua. Renovaciones espontáneas, pero que fueron imperiosas para poder dar respuesta a las necesidades de los ciudadanos, cuyo número aumentaba cada vez más. Con posterioridad las mejoras en los servicios, se buscó dar monumentalidad a las capitales americanas. París fue el ejemplo a seguir, el modelo del buen gusto, el refinamiento y la cultura y el que se trató de emular como epítome del progreso, en un intento por dejar atrás el aire colonial que avergonzaba a las élites por su humildad y retraso; “París representaba el ideal de la ‘Ciudad Bella’, ideal desencadenado por el movimiento de ese nombre derivado del periodo de grandes exposiciones internacionales iniciado en Londres en 1851”<sup>21</sup>.

En la monumentalidad de Haussmann, se encontró el modelo a seguir para alcanzar la tan anhelada modernidad. Además de crear los espacios necesarios para que el Estado desarrollara sus actividades y afirmara su presencia institucional, las transformaciones buscaban darle a la ciudad un rostro que rompiera con el modelo colonial y representara las aspiraciones de las nuevas naciones:

“El ejemplo del barón de Haussmann y de su impulso demoledor alimentó la decisión de la nueva burguesía que querían borrar el pasado, y algunas ciudades comenzaron a transformar su fisionomía: una suntuosa avenida, un parque, un paseo de carruajes, un lujoso teatro, una arquitectura moderna, revelaron esa decisión aun cuando no lograran siempre desvanecer el fantasma de la vieja ciudad. Pero las burguesías podían alimentar sus ilusiones encerrándose en los ambientes sofisticados de un club hermético o un restaurant de lujo. Allí se anticipaban los pasos que trasarían a la “gran aldea” en una moderna metrópoli” (Romero 249).

---

<sup>21</sup> MARTÍNEZ LEMOINE, RENÉ. 2011. “Santiago: Historia, Arquitectura y Urbanismo en la ciudad. Volumen II”. Santiago, Ediciones Universidad Central. Pág.:11.

Las ciudades vieron así expandirse su territorio más allá del centro, antes dominado por la plaza principal y ocupado por las clases más elevadas. Éstas tuvieron un papel importantísimo en la elección las nuevas tendencias de urbanización. No sólo fue la adopción de los nuevos modelos arquitectónicos lo que determinó la transformación urbana, sino que fueron principalmente, los nuevos quehaceres y preocupaciones de la elite, que escogió los nuevos sectores, los nuevos emplazamientos y aplicó las reformas. Por ejemplo, sus pasatiempos exigieron la creación de nuevos espacios, áreas verdes y lugares de recreación:

“el golf, el rugby, el polo y el tenis pasaron a ser deportes populares entre los ricos. El paseo a media tarde o al anochecer en un carruaje o en un automóvil también se hizo popular: el parque de Palermo en Buenos Aires, al paseo de la Reforma y el parque de Chapultepec en Ciudad de México, al Jardín Botánico en Río de Janeiro, o por el paseo de Colón en Lima. El Prado en Montevideo y La Alameda en Santiago de Chile. En los alejados barrios residenciales de las elites hasta empezaron a abrirse unos cuantos restaurantes, clubes y teatros para gente rica”<sup>22</sup>.

Mientras la elite se reunía en torno a estos nuevos emplazamientos, los otros sectores sociales iban creando barrios periféricos, en cuyos centros había una pequeña iglesia, un cuartel de policía y un centro comercial.

La nueva ciudad surgió siguiendo el modelo del edil Baron Georges Haussmann, llevado a cabo en París, como un proyecto de transformación en pos de la correcta organización de la ciudad: “un ‘proyecto’ para ‘ordenar’. Reemplazando, supliendo y rehabilitando las estructuras de los espacios, edificios y actividades preexistentes”<sup>23</sup>. Es decir que lo que se buscaba era pasar del París atiborrado, cerrado e insalubre, a uno amplio, organizado, salubre, habitable y, por lo tanto, moderno.

De esta manera los trabajos que se emprendieron tenían como fin convertir a la serie de núcleos autónomos, que hasta entonces constituían la ciudad, en un sistema global, que desencadenara un proceso de crecimiento por “intensificación”<sup>24</sup>. Ello obligó a una transformación dramática, capaz de dar respuesta a las necesidades refinadas de la burguesía francesa de la época, la que quería ver sus ideales económicos, sociales y culturales reflejados en el espacio urbano. Se dejaba atrás la organización preindustrial de

---

<sup>22</sup> SCOBIE, JAMES R. 1992. “El crecimiento de las ciudades Latinoamericanas 1870-1930”. En: BETHELL, LESLIE. Op. Cit. V. 7. Pág. 224.

<sup>23</sup> BERTRAND. Marzo 1999. S., M. Haussmann y el urbanismo de la regulación. Transformación de París durante la administración Haussmanniana. Documento de trabajo. Documento UR 387.

<sup>24</sup> Modalidad de desarrollo urbano que se caracteriza por el crecimiento de la ciudad al interior de está, las cuales se constituyen como un territorio de defensa militar, ya que se encuentra delimitado por muros. Donde se desarrolla una modalidad de ciudad compacta, pues debe crecer sobre sí misma a diferencia de las ciudades del tipo suburbio, las cuales se pueden seguir expandiendo hacia la periferia, cuya característica es un crecimiento ilimitado. Véase Bertrand Op. Cit. Pág. 14.

la ciudad, que entre otras cosas, a causa de la estrechez en los espacios por la densificación y la subdivisión continua de los predios al interior, no admitía la separación de lo público y lo privado. Impedía asimismo la ocupación comercial de ciertos sectores, por la falta de orden y organización, lo que provocaba la no existencia de espacios funcionales específicos<sup>25</sup>.

Debido a ello, el primer enfoque del proyecto estuvo centrado en otorgarle unidad a la ciudad y en configurarla como un sistema comunicado, eficiente y armónico. Richard Sennett<sup>26</sup> establece que Haussmann necesitó para eso tres grandes redes cuyo trazado podía y debía dar origen a la modernización parisina. Con esas redes lograba la superposición de un sistema circulatorio eficiente, que organizaba las vías terrestres y áreas de manera jerárquica con el fin de estandarizar la totalidad del espacio de la metrópoli, además de ordenar la dinámica social y la estética visual de la misma.

Las laberínticas calles que conformaban el París medieval fueron las primeras vías reformadas por el prefecto, de manera de mejorar y permitir así el tráfico por el antiguo sector de la ciudad, cercano al Sena. Para ello, derribó casas, cortó edificios y enderezó las vías. Estas primeras medidas trajeron como consecuencia la eliminación de gran parte de los barrios pintorescos de París, es decir, del casco histórico de la urbe. Disposición que no sólo fue tomada con el fin de aumentar la eficiencia; además, se quiso mejorar las condiciones de insalubridad y hacinamiento en las que vivía la población de estos sectores, expuestos, constantemente, a las epidemias de tifus y cólera.

Los espacios intervenidos de forma más dramática corresponden a los pertenecientes a la llamada Isla de la Ciudad, donde convergían una serie de monasterios, iglesias, la Catedral de Notre Dame y algunos conventos, separados por angostas callejuelas. Todo eso cedió su lugar a espacios amplios, a la catedral rodeada por jardines y plazas, y a calles con edificios de formas simples, cada uno centrado en una única actividad: la prefectura, el hospital, el palacio de justicia. Emplazados en grandes espacios abiertos de aspecto rectilíneo, que

---

<sup>25</sup> Al respecto, Bertrand menciona la forma de urbanización “El Plan de los Artistas”, los cuales establecen vías en torno a edificios públicos, pero que no buscan establecer comunicación con el resto de las arterias, lo que impide “el espíritu de sistema” de la urbe, dando como resultados espacios organizados en núcleos independientes del contorno. Plan que imperó en la capital francesa durante fines del siglo XVIII, hasta la reforma de Haussmann. (Bertrand, 1999: 18)

<sup>26</sup> Sennett, Richard. 1997. “Arterias y Venas modernas”. En su: “Carne y Piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental”. Madrid: Alianza Editorial. Pp. 346-360.

responden a una idea de conjunto que supera los atiborrados y estrechos pasajes medievales de circulación laberíntica.

Lo que se buscaba era maximizar con las nuevas arterias el movimiento y la circulación. Movimiento de individuos y vehículos que estaba marcado por monumentos o edificios de importancia. Cambios que a su vez produjeron una serie de innovaciones, como la creación de plazas y bulevares, los que correspondían a “espacios de representación colectiva” (Bertrand, Op.cit. Pág. 28)

La segunda red conectaba al centro de París con la periferia, de manera que la ciudad contara con la administración de las localidades que se encontraban más allá de los muros de la metrópoli. Siguiendo con la metáfora anatómica, esta red correspondía a las venas del cuerpo urbano, y buscaba facilitar la salida de la ciudad, la rapidez de circulación de los vehículos, además del comercio y la industria ligera. A su vez, las anchas avenidas servían como contención para las masas humanas en caso de revueltas, ya que permitían el tránsito de dos coches policiales, que tenían la capacidad de disolver las manifestaciones, haciendo posible la mantención del orden y la lucha contra las insurrecciones populares: “la Comuna se sirvió del fuego pura y exclusivamente como de un medio de defensa. Lo empleó para cortar el avance de las tropas de Versalles por aquellas avenidas largas y rectas que Haussmann había abierto expresamente para el fuego de la artillería”<sup>27</sup>. Pero es la creación del Boulevard du Centre<sup>28</sup>, el proyecto simbólico de la segunda red, correspondiente a una calle de treinta metros de ancho y cerca de un kilómetro y medio de largo, la que dividió en dos una zona de la capital de carácter irregular, pobre y congestionada, transformándola en la principal zona comercial de París<sup>29</sup>.

Estas redes eran acompañadas de edificios y monumentos, que aspiraban a ser rápidamente identificables, y se caracterizaban por su trazado de líneas simples y monótonas, las que permitían el reconocimiento inmediato por parte del espectador.

---

<sup>27</sup> MARX, CARL. 1998. “La Guerra Civil en Francia”. Pekin: Ediciones en Lenguas extranjeras; Edición preparada para internet en 1998, por Romagnolo, David. Pág. 99. Edición en la que además aparece señalado en la nota al pie de la página 84, que las reformas de Haussmann, en particular el trazado de las calles, fueron realizadas “con el fin de facilitar la lucha contra las insurrecciones de los obreros”; nota que habría sido agregada en la traducción rusa de 1905, a cargo de Lenin.

<sup>28</sup> Hoy Boulevard de Sébastopol.

<sup>29</sup> Marshall Berman, en la obra citada, señala que el bulevar de París es “la innovación urbanística más espectacular del siglo XIX y el paso decisivo hacia la modernización de la ciudad tradicional” (pág. 149). Los cuales, además de crear nuevas dinámicas comerciales y económicas en la ciudad, abrieron los espacios de la ciudad integrando a sectores, anteriormente, apartados de lo público. Se abrió la ciudad, y con ello, aparecen las clases más pobres en el espacio visual urbano.

Los bulevares y avenidas se establecían como espacios limítrofes entre las distintas zonas administrativas de la ciudad, siendo ambos acompañados de una profusa arborización lineal, la que buscaba reforzar la identidad de los bordes dando continuidad a uno y otro elementos. Dotados de cotidianidad, aminorando la dureza de la monotonía y la geometría repetitiva de los espacios, por medio de la yuxtaposición borde/interior, permitían que se alterase el orden de las calzadas y la ocupación espontánea de las anchas veredas por cafés, kioscos y otros componentes de la indumentaria urbana. Se constituyeron así en paseos los que confirieron vitalidad e informalidad a sectores con la representación social, dándole a la ciudad la cualidad de mosaico –hoy característica- que permite la diferencia de “carácter” e identidad de cada barrio.

La tercera de las redes buscaba unir a la primera con la segunda, de manera de articular a la ciudad, como un sistema que permitiera la lectura casi inmediata de la totalidad de la urbe.

Además de los cambios mencionados, hay que destacar la gran cantidad de áreas verdes que Haussmann incorpora en el proyecto. Entre ellas se cuentan los parques<sup>30</sup>, cuya principal finalidad era constituirse en espacios aptos para las actividades recreativas de los parisinos, y las plazas, éstas concebidas como espacios de moralización de las clases trabajadoras “y como principio higiénico de salubridad” (Bertrand, Op.cit.: 35). De allí que estos emplazamientos fueran más comunes en los sectores de la periferia, permitiendo organizar los nodos de los barrios alejados del centro, emplazar en ellos los edificios municipales, bomberos, comisarías, escuelas, y generar actividad comercial, en los mercados, y ciudadana, en torno a la iglesia. Tramo de equipamiento público que se sumaba al sistema global de la ciudad pensada por Haussmann.

En síntesis: sistemas circulatorios, que hicieron eficiente el traslado por la ciudad, y sistemas respiratorios de esparcimiento y educación ciudadana. Ello, además del ordenamiento y creación de barrios por medio de tramas jerárquicas y de equipamientos en el plano arquitectónico urbano.

---

<sup>30</sup> El sistema de áreas verdes como equipamiento urbano, generaron distintos tipos de estos emplazamientos los cuales son clasificados según Bertrand (Op.cit.: 34) en: Parques metropolitanos, los cuales se emplazaban en las afueras de la ciudad en antiguos sitios de cacería (parques como Bois de Boulogne y de Vincennes); los parques a nivel urbano los cuales se sitúan en los sectores norte y sur de París (Buttes Chaumont y Montsouris); squares a nivel de barrio, correspondían a los centros de equipamiento de éstos y las vías arboladas, anotadas más arriba, las que servían como acompañamiento de avenidas y paseos.

Transformaciones que convirtieron a París en un modelo: “en la encrucijada de Europa, el gran albergue donde todos acudían; la ciudad más brillante, alegre y animada que se puede soñar; la ciudad de las artes, las letras, las ciencias; la ciudad de las más altas especulaciones del espíritu [...]”<sup>31</sup>.

Todo esto hizo del modelo haussmanniano una alternativa de gran aceptación en América Latina, tanto por las razones que tienen que ver con las necesidades de mejoramiento urbano —ya que debido a la expansión de sus ciudades, los latinoamericanos ven en el modelo parisino una solución en términos de la organización y de administración urbana— como por las mejoras higiénicas, de mayor envergadura, destinadas a aminorar las nefastas consecuencias que pestes y epidemias causaban en la población, producto del hacinamiento en que vivían los sectores populares. Tampoco se puede olvidar la significativa mejora en la calidad de vida que se produjo a consecuencia de la creación de espacios para la recreación de los ciudadanos.

Las mejoras estéticas, influyen igualmente en la adopción de este modelo, ya que se le quitó a las capitales americanas su aire de colonias pintorescas, dotándolas de una monumentalidad que las homogenizaba y enorgullecía a sus habitantes. Las áreas verdes, consideradas un lugar de esparcimiento, venían a refrescar y embellecer los espacios públicos y a aleccionar a los pobladores, los viejos y los nuevos ciudadanos, por medio del emplazamiento de monumentos históricos y obras de gusto exquisito.

También hubo razones sociales que justificaron la elección del modelo haussmanniano, puesto que éste resultaba útil para resolver el problema del ordenamiento de la masa de emigrantes que se instaló en gran número en ciudades puertos y capitales. Crecimiento demográfico que obligó a efectuar mejoras higiénicas que evitaran las epidemias y contribuyeran a disminuir la mortalidad. Con ello, se expandió el territorio desde los centros, dominados por la plaza principal, que fueron ocupados por las clases más elevadas hacia el exterior. El modelo de Haussmann daba así respuesta a la organización social de la ciudad latinoamericana.

Si bien las similitudes que estos procesos tuvieron en las diferentes ciudades de América Latina son indiscutibles, hay también diferencias entre las varias experiencias y un trabajo comparativo está aún por hacerse. Por nuestra parte, modestamente, intentaremos iniciar ese estudio comparativo en los escenarios de Santiago, Buenos Aires y Ciudad de México.

---

<sup>31</sup> LEROY, ALFRED. 1963. “La Civilisation française du XIX siècle”. Paris: Ed. Casterman. P. 73.

Dan menor cuenta así de la cadena de transformaciones que se sucedieron a la experiencia parisina y del impacto que ella tuvo en América Latina. Se buscará establecer su influencia (como es vista la capital francesa en América Latina, por medio de la historia de la cultura), su implementación (como se llevó a cabo de manera material este megaproyecto en las distintas urbes) y la recepción por parte de la población (como fueron experimentados los cambios y que opinión generaron en la población) de las ciudades ya nombradas.

También se estudiarán estos procesos a partir del imaginario urbano imperante en la época y su transformación tras la experiencia de afrancesamiento, de la cultura de las clases sociales oligárquicas que llevan a cabo la empresa y de la forma en que se ven reflejadas en estos intentos de modernización, adelanto y buen gusto. Sin dejarse de lado los cambios en las dinámicas socio-culturales que conllevaron estos procesos.

## SANTIAGO DE CHILE: UNA TRANSFORMACIÓN EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE

*“El que camina por las calles de Santiago central hasta tres o cuatro cuadras de la Plaza de Armas en contorno, y se detiene a examinar el estilo de las casas grandes que aún van quedando, muchas de cuarto de cuadra de frente y media cuadra de fondo —un solar—, con segundo piso a la calle solamente, comprueba que casi todas datan de aquellos treinta años de intenso progreso, o sea de 1850 a 1880, lapso en el cual se renovó nuestra capital, borrando, sin duda, todo su carácter particular, pero creando una ciudad moderna”.*

Carlos Peña Otaegui

*“La Francia sutil era inspiradora de sueños ambiciosos y de hábitos exquisitos, de vanidad y de magia, de nuevos y ejercitados sentimientos. Se había dado a los santiaguinos un parque principesco, remedo de los jardines reales de Francia, con sus estatuas gráciles y sus rotondas en penumbra”.*

Revista Zig-zag, 1951

Aunque, la población francesa en Chile no fue muy numerosa<sup>32</sup>, el intercambio cultural con el país europeo fue profuso. Ello por la llegada al país, de forma ininterrumpida a partir del siglo XVIII, de inmigrantes galos: “fue a principios del siglo XVIII cuando la heroica sangre de los galos vino a mezclarse en nuestra criolla sociedad, fundándose notables

---

<sup>32</sup> Para 1865 la población francesa en nuestro país, incluidos hombres y mujeres, se contaba en 2483. De los cuales, la mayor parte, correspondían a agricultores y comerciantes. 731 franceses vivían en la provincia de Santiago, convirtiéndose en ciudadanos que fueron rápidamente incorporados en la sociedad de la época. Puesto que la colonia fue también un grupo abierto, lo que permitió una suerte de transculturación, que de alguna manera contribuyó a catalizar y agilizar una serie de cambios y la adopción de usos y costumbres en los aspectos cotidianos de la vida nacional. Elementos que se incorporaron en el propio país y no sólo desde su importación desde Europa (González Errázuriz, 466).

Para fines de lo que fue la influencia francesa en la transformación de la ciudad, hay que mencionar que, de los 191 ingenieros que habían 13 eran franceses; del total de 39 ingenieros que vivía en Santiago 6 de ellos eran franceses. Mientras que de los 48 arquitectos que había en el territorio nacional 4 eran oriundos de Francia; de los 16 que residían en Santiago, 3 eran galos.

Para 1875, después de las reformas de Vicuña Mackenna, el total de la población francesa en Chile ascendía a 3314 almas, de las cuales 1181 residían en Santiago. De los 125 ingenieros de dicha provincia 8 eran franceses, mientras que de los 28 arquitectos 9 eran galos.

Véase OFICINA CENTRAL DE ESTADÍSTICA DE SANTIAGO. 1866. “Censo Jeneral de la República de Chile levantado el 19 de abril de 1865”. Santiago de Chile: Imprenta Nacional.

OFICINA CENTRAL DE ESTADÍSTICA DE SANTIAGO. 1876. “Quinto Censo Jeneral de la población de Chile levantado el 19 de abril de 1875”. Valparaíso: Imprenta del Mercurio.

familias que han influido en todas las actividades de nuestra vida pública”<sup>33</sup>. En este periodo se cuentan entre las visitas y posteriores residentes definitivos de Chile a miembros de órdenes religiosas, militares, intelectuales y profesionales, muchos de los cuales fueron los encargados de desarrollar investigaciones, normalizar sistemas y cultivar a la generación de jóvenes chilenos que vieron en la cultura francesa no sólo un referente, sino también un ideal<sup>34</sup>. Por lo que empaparse directamente de la cultura gala, se convirtió en un requisito de las clases altas, razón por la que viajaban y enviaban a sus hijos a permanecer largas temporadas en la capital de Francia: “El círculo más cercano a la fuente misma de lo francés lo constituyó un grupo importante de chilenos que residieron por un periodo relativamente prolongado en París, asimilando en sus orígenes lo que esa nación exportaba al resto del mundo”<sup>35</sup>. Muchos de los jóvenes que se embarcaron rumbo a París, se convertirían en importantes figuras de la vida nacional: “era constante preocupación en el señor Rosales<sup>36</sup> que las familias adineradas enviaran a los jóvenes a Francia a fin de perfeccionar su educación” (Balmaceda, 35).

Con respecto a la llegada de visitantes franceses durante la década del ‘20 en el siglo XIX, se cuenta la visita de doce buques franceses en un lapso de tres años, con largas estadías de los viajeros: “En tres años nos visitaron doce buques franceses. Los oficiales de Du Camper habíanse asimilado de tal manera a nuestra sociedad que a poco de su estada en Santiago varios de ellos hospedábanse en casas santiaguinas y participaban familiarmente en la vida semi-monacal de nuestros hogares; y a la par que los «gabachos» se chilenizaban, afrancesábase Santiago más y más con la benéfica influencia de estos periódicos visitantes” (Balmaceda, 28).

---

<sup>33</sup> BALMACEDA VALDÉS, EDUARDO. 1932. “De mi tierra y de Francia”. Santiago: Ediciones Ercilla. Pág 10.

<sup>34</sup> Tal es el caso, por ejemplo, de los primeros botánicos que hubo en Chile, quienes fueron, por encargo del propio gobierno de la época, comisionados para la elaboración de herbarios que clasificaran especies de la flora nacional. Entre estos se cuenta a Charles Darwin y Claudio Gay, este último autor de un informe de treinta volúmenes sobre la historia natural y civil del país e iniciador del primer jardín botánico de Chile en el año 1830 (véase PEÑA MUÑOZ, MANUEL. 2008. “Chile. Memorial de la tierra larga”. Santiago de Chile: RIL Editores. Segunda Edición. Pág. 138). Así también destaca el economista francés Jean Gustave Courcelle-Seneuil en 1855, quien habría ayudado a sentar las bases de la economía como disciplina en nuestro país. El geógrafo Amado Pissis, encargado de cartografiar la República, quehacer que quedó plasmado en su obra “Atlas de la geografía física de la República de Chile”. Entre otros.

<sup>35</sup> GONZALEZ ERRÁZURIZ, FRANCISCO JAVIER. 2003. “Aquellos años franceses. 1870-1900 Chile en la huella de París”. Santiago de Chile: Aguilar Chilena de Ediciones S.A. Pág 13.

<sup>36</sup> Se refiere a Don Francisco Javier Rosales, sucesor de Don José Miguel de la Barra como encargado de Negocios de Chile en París, en 1828.

La élite nacional influenciada fuertemente por el arte, la industria, la moda, las fuerzas armadas, la cultura, las ideas francesas, anhelaba estrechar las relaciones con Francia, a la que se veía como una nación que marchaba a la cabeza de la humanidad. Las expresiones artísticas de la época, reflejaban este culto a lo francés y la aspiración a que la vida en Latinoamérica se asemejara a la europea, lo que puede leerse, por ejemplo, en páginas de “Martín Rivas”<sup>37</sup>;

Pero Agustín no era de los que podían estarse callados mucho rato, y le pareció que debía seguir el ejemplo de su padre.

—Aquí no hay lugares a propósito para *partidas de campaña*, como en París —dijo.

Y se engolfó en una descripción del lago de Enghien del parque Saint-Cloud y de varios puntos de los alrededores de París. Como los demás se encontraban poco dispuestos a interrumpirle, pudo continuar su disertación durante casi toda la comida, lanzando un nutrido fuego de galicismos y frases afrancesadas, con las que creía dar el colorido local a su descripción.

—Allí sí que puede uno divertirse —exclamó con entusiasmo al terminar—, y no aquí donde los alrededores de Santiago son tan feos, sin parques, sin castillos y sin nada.

Veneración que se reflejó tanto en los viajes realizados como en la asimilación del modo de vida afrancesado por parte de la aristocracia nacional. Asimilación cuyas manifestaciones se dieron, como ya se ha dicho, en diversos ámbitos y que alcanzó no sólo a la élite capitalina, sino también a la de regiones y a la burguesía y clases medias de todo el país.

Así, la vida a la francesa finalmente permeó a toda la sociedad de la época. Las clases gobernantes, quienes se instruían a través de libros traídos al país que estaban, mayoritariamente, escritos en francés, influyeron a su vez en muchas políticas públicas y proyectos gubernamentales, puesto que la lengua francesa era “idioma de científicos y diplomáticos, de viajeros, de nobles y aristócratas, de la medicina y del comercio, de las recepciones elegantes y del buen gusto y, en fin, de todo aquel que quisiera destacar” (González Errázuriz, 15).

De este modo, las ideas que se esparcieron, no sólo en Chile sino a través de todo el globo, por medio del libro, fueron en gran medida el agente colonizador de Francia<sup>38</sup>. Tal llegó a ser la influencia del libro francés que inclusive los libros en español se mandaban a

---

<sup>37</sup> BLEST GANA, ALBERTO. “Martín Rivas”. Chile: Enero del 2001. Pág. 184. Revisado Junio 2011. Texto de dominio público En: <http://www.fortunecity.es/poetas/relatos/166/>

<sup>38</sup> Así lo señala, por ejemplo, Domingo Amunátegui Solar, quien ve en el francés el sucesor natural del latín. Y Ambrosio Montt, quien niega la existencia de una influencia real de Francia, como lo sería la española, denominando a ésta una influencia “puramente intelectual”, puesto que se daría en el plano de las ideas (González Errázuriz, 16).

imprimir al país gallo. Para 1870, la industria del libro creció, llegando a sesenta y seis<sup>39</sup> el número de imprentas que operaban en el país. Aun así, las tres principales librerías de Santiago eran dirigidas por franceses. Durante la misma década aumentó el número de publicaciones periódicas traídas desde Francia, lo que le permitía a los lectores estar informados —con gran rapidez para la época— de los sucesos, acontecimientos, modas y novedades del país gallo. Saberes que influenciaron de manera directa otras áreas de la vida nacional y pública de nuestro país e incluyó a otros sujetos sociales, a través de las políticas educativas implementadas por la Universidad de Chile, entonces el organismo encargado de velar por la educación que se impartía:

[...] Entre 1855 y 1872 este Consejo fue perfeccionando el plan de estudios de la educación secundaria, recurriendo para ello al estudio de la realidad europea [...].

Y, precisando sobre el método que se había seguido para confeccionar los programas de cada asignatura, el Rector continuaba:

Para la redacción de los programas [...] han sido también consultados los programas más acreditados que se usan en otros países, particularmente en los liceos nacionales de Francia.

[...] Y de la mano de ese modelo, venían los textos de apoyo [...]. En los ramos básicos como historia, ciencias, filosofía y matemáticas, las autoridades educacionales chilenas adoptaron prácticamente los mismos textos que se utilizaban en los liceos franceses” (González Errázuriz, 47).

También el vestuario, de enorme importancia en las clases altas tanto chilenas como latinoamericanas, ya que cada ocasión requería de un vestuario, adorno y accesorio que diera cuenta no sólo del buen gusto, sino también de la educación de la mujer, se había convertido en un ritual en el que no había espacio para errores. Tendencias, modas, colores y telas que seguían los dictámenes de lo último que se usaba en París. Así, desde 1821 la influencia de la moda francesa se fue imponiendo y ganando terreno en Chile, hasta el punto de desterrar los usos heredados de España. A mediados del siglo XIX, la moda era parte fundamental de la vida social nacional. Tanto así que parte importante de las publicaciones para mujeres traídas de Francia, correspondían a catálogos, que permitían adquirir por encargo el último grito de la moda, así como publicaciones periódicas, entre las que destacaban los *figurines* que lucían los distintos estilos en boga y que contenían patrones para la confección del vestuario<sup>40</sup>. Éste correspondía muchas veces a modelos de muestra que no lograban aceptación en la capital europea, por lo que los trajes eran exagerados y considerados de dudoso gusto por los turistas galos.

---

<sup>39</sup> Para poder manejar e implementar las tecnologías necesarias se trajo a especialistas extranjeros, entre los que destaca el imprentero francés Julio Berlin. Véase SUBERCASEAUX, BERNARDO. 2010. “Historia del libro en Chile: Desde la Colonia hasta el Bicentenario. Santiago: LOM. Pág.: 79.

<sup>40</sup> González Errázuriz (174) señala que una de las más famosas y que logró mayor circulación en la época fue *La Elegancia de París* que era traída por la librería Tornero.

Pronto la importación de productos franceses, relacionados con la moda, alcanzó un volumen considerable. Tanto así, que a fines del siglo XIX, se fueron abriendo una serie de tiendas de moda que vendían las últimas tendencias de París, llegándose a traer al país modistas y cortadoras de la capital europea. Inclusive, en la Escuela profesional de niñas, muchos de los oficios afines eran enseñados por profesoras francesas.

También en la vida política de nuestro país, para dicho periodo, se impondrían las ideas progresistas y positivistas, provenientes de Francia. La élite criolla miraba hacia Francia siguiendo el desarrollo y resultado de los distintos fenómenos políticos que ocurrían en su suelo. Era la cuna del republicanismo. Sus ideales libertarios y los valores propagados durante la Revolución, hicieron de la arena política francesa un referente obligado en los debates parlamentarios nacionales.

Ideas muchas veces revolucionarias, que no tardaron en encontrar en la mente de los jóvenes intelectuales chilenos buen asidero. Así, por ejemplo, los ideales de igualdad y libertad que fueron la bandera de lucha de la Revolución francesa de 1848, motivaron la formación de la Sociedad de la Igualdad, la que puede considerarse como el primer partido político moderno de nuestro país, debido a su carácter fundamentalmente social y a la inclusión de la clase obrera en la toma de decisiones y en la vida política<sup>41</sup>. Entre sus integrantes destaca Benjamín Vicuña Mackenna, joven aristócrata, que debido a su participación en el grupo y tras decretada su ilegalidad, se levanta en armas y debe huir para evitar la muerte. De ahí en adelante su vida transcurre entre el exilio y la participación política nacional. Regresa finalmente a Chile, de forma definitiva, en 1867, ocupando el cargo de diputado por Valdivia. Sus viajes a Europa y su larga estadía en Francia, fueron una fuerte influencia en su vida en 1871 fue designado intendente de Santiago y se convirtió en el propulsor y proyector de las modificaciones y de la consiguiente transformación de la capital según la imagen de París.

Cuatro viajes a Europa hizo en su vida el político e intelectual nacional. En uno de sus diarios plasmaba sus apreciaciones con respecto a la capital de Francia:

Estaba ya en París, realizando el sueño de la mitad de la vida i la imaginación adormecida otra vez en nuevos sueños de admiración i de portentos! Estaba en la capital del mundo, el corazón de la humanidad en que todo parece latir con las pulsaciones gigantescas que el espíritu de todos los pueblos envía a este centro de vida i de inteligencia. Miniatura del Universo, aquí existe todo lo creado. Inteligencia, virtud, la última hez de la miseria humana, las epopeyas más sublimes de la

---

<sup>41</sup> Véase: GAZMURI, CRISTIÁN. 1998. "El "48" chileno. Igualitarios, reformistas, radicales, masones y bomberos". Santiago: Editorial Universitaria. Pág. 82.

historia; naturaleza, jenio, heroismo, placeres; frenesí de la pasión, los vicios, el refinamiento en todo; lo más grande i lo más pequeño, lo grandiosos al lado de la infamia [sic]<sup>42</sup>

Debido a su prolongada estadía y a los viajes que realiza a París Vicuña Mackenna, logra conocer los cambios y avances experimentados por la metrópoli. Los que serán el ejemplo para muchas de las mejoras que implementa más tarde en la capital chilena, durante el periodo en que ocupa la intendencia de Santiago. Ocupa ese cargo entre 1872 y 1875, y, de la mano con las aspiraciones de la aristocracia criolla de hacer de la vida en Chile algo similar a la de París, transforma el rostro de la ciudad conjugando los ideales de belleza, orden y cultura, todo ello basado en lo que había visto durante sus viajes, y en las noticias que recibía sobre los cambios que se seguían efectuando en la capital francesa.

Para Santiago esos cambios eran urgentes, aunque nuestra realidad distaba mucho de la ciudad ideal concebida por el intendente de Federico Errázuriz Zañartu. La capital se encontraba entonces en un claro estado de retraso, la arquitectura era aún deficiente y sólo se destacaban algunos palacios construidos al estilo francés, como el de los Cousiño. Los lugares de pasatiempo se reducían a un par de teatros y clubes de esparcimiento. Además, la contaminación debido a la polución —producida por algunas industrias—, había empeorado. Se suma a ello la falta de agua y el hacinamiento de la población, lo que hacía que algunas zonas fueran focos infecciosos que ponían en peligro a la clase desposeída y, por extensión, a la élite. Las enfermedades eran un peligro real para su propia seguridad. De allí que muchos vecinos hayan escrito al intendente pidiéndole que intercediera en estas situaciones, de manera de mejorar los barrios que la aristocracia había contribuido a crear, ya que los arrabales crecían y se instalaban en la cercanía de centros comerciales y económicos, muchas veces con la autorización de los miembros de las familias más poderosas, dueñas de los terrenos y que cobraban un arriendo por espacios para que las familias levantaran un cuartucho o un rancho<sup>43</sup>:

“Chuchunco, junto a la Estación de Ferrocarriles, donde siempre se requería mano de obra para diversos servicios; el *guangualí* creado por la familia Portales junto al barrio Yungay que prestaba servicios domésticos a dicho barrio; la población Ovalle junto al Arenal, es decir, los bancos de arena, ripio y piedras para la construcción que se llevaba a cabo en Santiago; el Conventillo o «Potrero de la Muerte» en las cercanías del Matadero de la ciudad y en los bordes del cinturón

---

<sup>42</sup> VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1856. “Páginas de mi diario durante tres años de viajes 1853\_. 1854\_. 1855”. Santiago: Imprenta del ferrocarril. Pág. 116

<sup>43</sup> Estos mismos terrenos serán ocupados posteriormente, tras la demolición de las precarias viviendas, para levantar conventillos. Edificaciones conformadas por un gran número de habitaciones contiguas levantadas alrededor de un patio interior, destinadas a ser alquiladas a familias completas (De Ramón, 1992: 174).

agrícola que bordeaba el Sur de Santiago [...]. Todos estos ofrecían trabajo no permanente, pero abundante”<sup>44</sup>.

Poblaciones que se encontraban en terrenos de malas condiciones, que se inundaban. Tampoco eran aptas para la actividad agrícola, ni contaban con vigilancia policial ni con servicios básicos. Eran sectores marginados pero cercanos, a veces inmediatos a la ciudad y que crecían con las migraciones debidas al aumento de la actividad de la ciudad y al requerimiento cada vez mayor de mano de obra.

Durante la primera mitad del siglo XIX, la ciudad era un basurero y las autoridades no daban abasto para controlar los desperdicios que en ella se acumulaban. La población había crecido desde las primeras décadas de vida nacional independiente, en parte a causa del temprano afianzamiento del Estado, lo que atrajo a Santiago, olas migratorias. Para 1840 la ciudad llegaba a 90.000 almas. Era una ciudad abarrotada, que no contaba con los medios ni los recursos para contener a su población. José Zapiola<sup>45</sup> la describe como un lugar lleno de basureros y repleto de desperdicios e inmundicias, que hacían de ella un foco de enfermedades:

“En este tiempo en que la viruela y sus estragos han alarmado, y con razón, a los habitantes de la capital, atribuyéndose su origen exclusivamente a las condiciones higiénicas de la ciudad, no hemos podido menos que recordar el modo de ser de este mismo pueblo a este respecto, hace más de medio siglo, sin que, a pesar de lo que vamos a referir, hayamos presenciado en nuestra larga vida algo parecido a lo que ahora estamos experimentando, no obstante las inmensas mejoras que hemos alcanzado de cuarenta años a esta parte.

La Plaza de Armas no estaba empedrada. La Plaza de Abasto, galpón inmundico, sobre todo en el invierno, estaba en el costado oriente. [...]. Ya pueden considerar nuestros lectores cuál sería el estado de esta plaza que sólo se barría muy de tarde en tarde, no por los que la ensuciaban, sino por los presos de la cárcel inmediata, armados de grandes ramas de espino que no hacían más que levantar polvo, dejándola en el mismo estado, pero produciendo más hediondez, como era natural. [...] Esto era la plaza principal, evitando otros detalles nauseabundos. La calle más inmediata, al oriente, la de San Antonio, sería largo de describir; [...] En la cuadra en que está el costado poniente del Teatro Municipal había una letrina. [...] Dicha letrina sólo servía para indicar que a sus inmediaciones se podían evacuar ciertas diligencias, pues no era posible pasar por esa vereda sin gran peligro, y aun así, con las narices tapadas.

Continuando al norte, había otra letrina a los pies de la casa, [...]. Sus condiciones eran aún peores que las de la anterior por su inmediación a la plaza.

Más al norte aún, y llegando a la cuadra que está entre la calle de las Monjitas y la de Santo Domingo, y a una de esa plaza, la cosa era más seria. Toda la vereda del poniente estaba obstruida por basuras y por otras cosas peores [...].

Decir que en esta calle, aunque en menor escala que en otras, abundaban los perros, gatos y otros animales muertos, que nadie se encargaba de recoger, nos parece inofensivo [...]” (Zapiola, 18-20).

En años posteriores, el dinamismo comercial y económico de las regiones del norte del país permitió el desarrollo de las ciudades del centro y del sur. Para mediados del siglo

---

<sup>44</sup> DE RAMÓN, ARMANDO. 1992. “Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana”. España: Editorial Mapfre. Pág.: 172.

<sup>45</sup> ZAPIOLA, JOSÉ. 1974. “Recuerdos de treinta años”. Santiago de Chile: Zig-Zag.

XIX, se produjo también un incremento en la producción y exportación de granos, así como en la elaboración de vinos e importación de especies para el desarrollo de la ganadería, lo que permitió implementar nuevas tecnologías agrarias. Para 1851, se inaugura la primera línea ferroviaria de Chile y la primera en importancia en América Latina. Comienza a aparecer la banca nacional y la economía a base de inversiones crece y se extiende a un ritmo acelerado. Se lleva a cabo la construcción de obras públicas, caminos, líneas de telégrafos, escuelas, entre otras. La industria comienza su desarrollo un par de décadas después, aun cuando la élite, acostumbrada a traer sus artículos de uso básico del extranjero (principalmente de Europa), no había dado muestras de querer crear ni fortalecer a la industria nacional: “Chile era una nación más próspera de lo que había parecido previsible en 1810, y estaba económicamente más integrada que en los tiempos de dominio colonial. Su historia en este sentido contrasta a la fuerza con el evidente estancamiento de algunas de las otras repúblicas hispanoamericanas” (Collier, 1991: 254). Pero la brecha económica entre ricos y pobres, en vez de disminuir, se fue haciendo cada vez mayor, en tanto que la clase media era aún escasa.

El auge económico, con aumento de recursos que llegaron a la ciudad, contribuyó a un *boom* inmobiliario en la década de los 50's. Además, aumentó los caudales del Estado, lo que permitió implementar una serie de cambios en el país, especialmente en la capital. Así, se va dejando de lado la arquitectura de estilo colonial. La que Vicuña Mackenna bautizó como “del orden de los mojinetes”<sup>46</sup>, por una de estilo más europeo. Uno de los factores que determinó este cambio fue la venida desde Francia del arquitecto Monsieur Claude Brunet-Debaines, quien fundó la Escuela de Arquitectura de Chile, habría introducido el arte en la arquitectura nacional<sup>47</sup>. Fue el encargado de construir numerosas obras, tales como el Pasaje Bulnes, posterior Pasaje Matte: “bajo arcadas cubiertas de vidrio y con puertas a las cuatro calles vecinas, como los pasajes de París” (Peña, 224). También proyectó y construyó el edificio del Club de la Unión y mansiones de gran lujo, entre ellas

---

<sup>46</sup> Al respecto Carlos Peña Otaegui señala que Vicuña Mackenna ve en esta estética heredada de la colonia, donde los tejados eran construidos de forma triangular y dotaban de aires campestres a la arquitectura representativa de la capital, la que, a su vez, se caracterizaba por su extrema sencillez. Al respecto, el futuro intendente señalaba: “una puerta de calle, dos ventanas, una puerta cochera, otro zaguán, un palo de bandera, un mojinete más arriba, después un alero, un balcón de forma de parrilla, el poste de la esquina, olor a bodegón, vuelta a la calle atravesada: dos paredes corridas, las lajas de la acequia, olor a otra cosa.... He aquí la arquitectura de Santiago”. Véase PEÑA OTAEGUI, CARLOS. 1944. Santiago de siglo en siglo: comentario histórico e iconográfico de su formación y evolución en los cuatro siglos de su existencia. Santiago de Chile. Editorial Zig-Zag. Pág.: 235.

<sup>47</sup> Idem. Pág 235.

la de varios personajes notables, como Melchor Concha, “un verdadero hotel noble del barrio Saint-Germain de París” (Peña, 235). La obra del arquitecto francés encontrará un sucesor en Fermín Vivaceta, cuya obra máxima fue la Casa Central de la Universidad de Chile, en la Alameda, de estilo neoclásico.

Durante la década mencionada se integran a la ciudad una serie de tecnologías y tendencias traídas desde Europa, las que representan el progreso material del país: “el progreso toma entonces un ritmo rapidísimo, siempre ha imitación de Europa, y en desmedro de lo que era criollo y tradicional, como todo progreso que tiene que arrasar con lo que existía anteriormente a él” (Peña, 247). Los cambios ocurren de manera vertiginosa. Santiago comienza a lucir pasajes techados al estilo de París: “es de recordar que la primera mitad del siglo XIX fue el de la boga de los pasajes cubiertos en toda Europa y por ende en América” (Peña, 246). Se construye el Teatro Municipal, que es inaugurado en 1857, proyecto que inicia el arquitecto francés Brunet Debaines y que tras su muerte finaliza su coterráneo Luciano Henault. También, durante esta década, en julio de 1851, se inaugura la primera línea ferroviaria del país, la que transportaba minerales entre Caldera y Copiapó, proyecto desarrollado por el norteamericano William Wheelwright<sup>48</sup>, ingeniero que implementa también el alumbrado a gas hidrógeno durante el año 1852.

En 1857, se inaugura el tramo de prueba de los primeros dieciséis kilómetros de Ferrocarriles del Sur —proyecto a cargo de Henry Meiggs—, que une a Santiago con San Bernardo y cuya estación se construye en una zona agrícola en las afueras de Santiago, entre las décadas del ‘50 y ‘60, la Estación Central<sup>49</sup>. Era una estructura de estética neoclásica simple, conformada por un gran galpón de ochocientos metros de fondo con un

---

<sup>48</sup> Cabe señalar que la idea original de construir un ferrocarril en Caldera perteneció al relojero escocés Juan Mouat y Walters, habitante de Valparaíso, quien logró los permisos para su construcción tras entusiasmar con el proyecto al presidente Bulnes, el intendente de Atacama Don Buenaventura Lavalle, entre otras personalidades de la época. Lamentablemente los recursos económicos fueron un freno por lo que debió vender los derechos al norteamericano.

<sup>49</sup> Patricio Basaez y Ana María Amadori, señalan al respecto que no hay una fecha clara que date la construcción de la Estación Central:

“Si bien abundan los antecedentes técnicos de ingeniería, económicos y financieros sobre los primeros ferrocarriles en Chile, la investigación histórica de las obras arquitectónicas que implementaron el sistema está limitada por carencia de antecedentes en las fuentes de información directa. En el caso de Santiago, no ha sido posible precisar la fecha de inicio de las obras del primer edificio que albergó la Estación Central. Según Recaredo Tornero éste data de 1856, mientras que para Benjamín Vicuña Mackenna fue iniciado en 1861 y terminado en 1863, fecha de inauguración de la línea”.

Véase: BASAEZ YAU, PATRICIO y AMADORI GUNDELACH, ANA MARÍA. 1995. “Estación Central / Estación Mapocho: construcciones ferroviarias en Santiago”. Santiago de Chile. Editorial Antártica Pág: 38.

frente de doscientos metros que daba hacia la Alameda y que albergaba cuatro andenes, oficinas y boleterías. Años más tarde, en 1863, esta misma estructura recibe al ferrocarril Valparaíso-Santiago, que cubría ciento ochenta y siete kilómetros del recorrido de manera expedita, comunicando a la capital con el principal puerto del país. Aunque este proyecto comenzó como una inversión de caudales mixtos, públicos y privados, debido a la tardanza en su realización acabó costéandolo el Estado. Pronto el flujo de pasajeros aumentó y eso obligó a construir nuevas estaciones, como la estación Mercado, en 1880, la que se convirtió después, en 1912, en Estación Mapocho. Era la marcha inexorable hacia el progreso.

Progreso que, como se ha dicho, no alcanzaba a toda la población. Muchos rezagos de la colonia funcionaron durante todo el siglo XIX. Charles Darwin, al recorrer Chile durante los años treinta, afirmó que el sistema de trabajo de los peones en las haciendas le recordaba al sistema feudal<sup>50</sup>. Pobreza que contrastaba con las riquezas que generaban las utilidades obtenidas por la explotación de los minerales del norte, las que quedaban en las manos de grupos familiares e inversionistas extranjeros. El gran objetivo de la élite aristocrática era enriquecerse: “estimular el capital, saciarse con costosos muebles, accesorios y una vida espléndida” (Collier, 254). Fue su estilo de vida que desechó la austeridad del pasado y que vio en el lujo de lo traído desde Europa una manera de dotar a su vida y a su país con aires de modernidad. Forma de vivir más sofisticada y que profundizó el abismo, tanto material como psicológico, que separaba a ricos y pobres. Estos últimos mejoraron su calidad de vida levemente a mediados de siglo, para lo cual, en su mayoría, tuvieron que migrar hacia sectores mineros donde residían en sitios superpoblados e insalubres, en condiciones desfavorables y que no les permitían acceder sino a lo básico para sobrevivir.

Así a pesar de la transformación económica, Santiago continuaba manteniendo las injusticias sociales provocadas por la asimétrica distribución de la riqueza. Si bien la capital no era ya el basurero descrito por Zapiola en la década del '20, continuaba exhibiendo grandes falencias en cuanto a su conformación y planeamiento urbano. Inexistente era el pavimento de calles, al igual que la iluminación y ni hablar de la falta de áreas verdes, las

---

<sup>50</sup> COLLIER, SIMON. “Chile”. En: BETHELL LESLIE (ED.). 1991 “Historia de América Latina. América Latina independiente, 1820-1870” Tomo 6. Barcelona, Editorial Crítica. Pág.: 250.

que —a la usanza de las grandes capitales europeas— debieron haber contribuido a la ventilación de los espacios y a la recreación de los ciudadanos.

Por eso, Vicuña Mackenna —miembro de la Sociedad de la Igualdad a mediados de siglo— describía la vida capitalina como la de una “ciudad doble”: “Santiago es por su topografía, según ya dijimos, una especie de ciudad doble que tiene, como Pekin, un distrito pacífico i laborioso, i otro brutal, desmoralizado i feroz: «la ciudad china» i la «ciudad tártara»”<sup>51</sup>. Para el edil, la pobreza de los arrabales, alrededor del centro, contrastaba con la elegancia parisina de la élite:

“Nuestras calles tienen todo lo malo que puede haber en una vía pública, la desnudez de sombra, el fango pestilente reunido a un polvo que sofoca, el calor i la humedad confundiendo en sus alternativas a todas horas; en el invierno lodazales que salpican hasta los aleros de los tejados, i en el verano nubes de tierra que trepan hasta las torres de las iglesias, hoyos i lomas en las calles rectas, cuestas en las que bien pudieran cruzarse caracoles en las bocas calles, acequias sin nivel, tacos que derraman inmundicias, letrinas abiertas a lodo el sol, cuartos redondos con el hedor de los chiqueros i otros con el del lupanar... aunque dos velas de cebo estén ardiendo delante de alguna imájen como cuenta el viajero Head lo veía él mismo... I todo esto es solo jeneral! [...]I vereis en pos ponchos i chupallas i niños en cabeza, mendigos sentados con sus piés sirviendo de puente en la vereda, unos ostentando sus lepras, otros su fétida desnudez, i decid vosotros orgullosos santiaguinos, decid todavía que Santiago es una deliciosa capital”<sup>52</sup> (sic).

Las obras de pavimentación y la construcción de lugares para la recreación estaban concentradas casi exclusivamente en los sectores aledaños a los que habitaba la élite:

Tanto las obras de pavimentación como la preocupación de los mismos vecinos, así como el hermoseamiento de los Campos de Marte y la creación del Parque Cousiño, unido a la constitución y puesta en funciones del Club Hípico después de 1870, hicieron que este sector llegara a ser el más caro y también el máspreciado de Santiago y donde se implantó el estilo de vida que estaba en boga en los países desarrollados de Europa”<sup>53</sup>.

Dichos cambios no buscaban eliminar las problemáticas existentes en una ciudad sobrepoblada. Los problemas higiénicos, viales, arquitectónicos, estaban presentes todavía casi dos décadas después, cuando Vicuña Mackenna ocupa el cargo de intendente. Para él, su solución era un “deber de filantropía” (De Ramón, 1985: 204). Piensa que: “lo único posible era la “destrucción completa de lo ya existente”, y la promulgación de normas legales que obligasen a los especuladores de terrenos” a construir para el pueblo

---

<sup>51</sup> VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1873. “Un año en la Intendencia de Santiago. Lo que es la capital i lo que debería ser. Segunda Parte”. Santiago: Imprenta de la librería del Mercurio de Tornero. Pp.: 25-26.

<sup>52</sup> VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. “La ciudad de Santiago.—(Su pasado, su presente y su futuro)”. En: VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN (Redactor jefe). 1857. “El mensajero de la agricultura. Boletín mensual de la Sociedad Nacional de Agricultura”. Tomo II. Santiago de Chile, Imprenta Chilena. Pp.: 158-159.

<sup>53</sup> Así describe Armando de Ramón la preocupación de la élite —que habitaba El barrio comprendido entre las calles Dieciocho, Ejército, Vergara y República— por su entorno en DE RAMÓN, ARMANDO. “Estudio de una periferia urbana: Santiago 1850-1900”. En: HISTORIA N°20, Santiago 1985, 199-294. Pág.: 267.

habitaciones que, aunque ordinarias y baratas, consulten las comodidades y ventajas indispensables a la conservación de la vida física y moral” (De Ramón, 1985: 204-205). Las reformas que propone consideraban no sólo la transformación física de la ciudad, sino también la transformación legal, con el fin de reorganizar la vida de la capital y de contribuir a una transformación positiva de sus componentes tanto materiales como sociales. Mayor eficiencia y dotar a la ciudad de la infraestructura adecuada de la que carecía, y que la alejaba de los estándares progresistas e higienistas de Europa era su propósito: “Siendo una de las mas imperiosas necesidades de la imperfecta organizacion edil de Santiago i uno de los arbitrios mas apremiantes de su salubridad el crear plazas dentro del radio central de la poblacion que se hace cada dia mas estrecha, sombría i mal sana, como lo acreditan las frecuentes i desoladoras epidemias que aflijen a sus habitantes”<sup>54</sup> (sic).

Con estos propósitos en mente, Vicuña Mackenna presenta, con fecha 22 de julio de 1872, un detallado y extenso informe en el que hace un diagnóstico de la situación de la capital y propone veinte trabajos necesarios para llevar a cabo su plan modernizador, detallando por qué eran necesarios y en qué consistía cada uno de ellos, además de los requerimientos técnicos y las formas de financiar su implementación. Entre las medidas que se consideran están: la canalización del Mapocho, la construcción del Camino de Cintura, la transformación de los barrios pobres de la zona sur, el dotar a la ciudad de agua potable y canalizar los canales de regadío y acequias, la creación de nuevas plazas, el levantamiento del Paseo del Santa Lucía, la construcción del nuevo mercado de abastos, la edificación de nuevas escuelas, la aperturas de calles tapadas, la supresión de las chinganas públicas<sup>55</sup> y su reemplazo por casas de diversión popular, la transformación del empedrado de calles y aceras, la terminación de avenidas y la reparación y finalización de las obras de la cárcel pública; “En estas medidas de transformación de la capital se harán evidentes, según las propias palabras del intendente, las aspiraciones de convertir a Santiago en una copia de París: “Preparemos, en consecuencia, señores, nuestra bella

---

<sup>54</sup> VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1873. “Un año en la intendencia de Santiago. Lo que es la capital: lo que debería ser”. Santiago: Imprenta de la librería del Mercurio de Tornero. Pág. 49.

<sup>55</sup> Bailes y borracheras al aire libre, con una fuerte raigambre indígena, celebradas por los sectores populares. Véase: VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1972. “La transformación de Santiago”. Santiago: Imprenta de la Librería del Mercurio, de Orestes L. Tornero. Pág.: 88.

capital para ese advenimiento. / Transformemos a Santiago en el París de la América. / He dicho”<sup>56</sup>.

La influencia de Francia será evidente a lo largo de todo el proceso de transformación de Santiago, el que comienza con la planificación de la traza urbana de la ciudad, tras la construcción del camino de la cintura. Éste se dividió en cuatro ejes que rodeaban Santiago<sup>57</sup> para ordenar su crecimiento, otrora disperso, provocando de hecho la segmentación social de los ciudadanos. Las clases empobrecidas no parecían estar del todo incorporadas en las modificaciones que enfilaban a la urbe hacia el progreso, la mayoría de las cuales favorecían a los sectores acomodados: “Que la población de Santiago, i especialmente sus familias acomodadas necesitaban un paseo higienico [sic] para los niños de corta edad, particularmente en los días ardientes del estío”<sup>58</sup> [sic]. Así, los barrios marginales, en donde habitaba la mayor parte de la población, las clases populares, serían higienizados dentro de sus propios límites. Tal vez, esta segregación era una de las características que se alejaban más de la propuesta de Haussmann, que buscaba abrir espacios de recreación que no fuesen exclusivos para las clases acomodadas, y que sirvieran más bien para el bienestar y la moralización de los sectores modestos. En el caso de Benjamín Vicuña Mackenna, la moralización debía ser una consecuencia de las mejoras en higiene y en la ordenación de los espacios donde los pobres vivían y se recreaban.

Para embellecer, ordenar e higienizar la capital, el edil realizó, en los tres años en que estuvo a cargo de la intendencia, un intenso programa que buscaba darle a Santiago el estatus que según él se merecía por ser la principal ciudad del país:

“Es preciso que la Cámara no se desentienda de que se trata de los intereses, no de una ciudad como cualquier otra, sino en una capital excepcional en todo sentido. Es preciso persuadirse, señores, que Santiago es una gran ciudad. Cuenta ciento cincuenta mil habitantes, posee más de doce mil casas; sus calles puestas en fila medirían cuarenta leguas y su circunferencia sobrepasa a la de poblaciones que tienen cinco veces ese número de habitantes”<sup>59</sup>.

---

<sup>56</sup> VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1873. “Un año en la Intendencia de Santiago. Lo que es la capital i lo que debería ser. Segunda Parte”. Santiago: Imprenta de la librería del Mercurio de Tornero. Pág.: 39.

<sup>57</sup> Los cuatro ejes en que se dividía el cordón correspondían a la “Avenida del Poniente” la que pasaba por las Avenidas Matucana y Exposición; la “Avenida del Sur”, que se trazó por la Alameda de los Monos; “La Avenida del Oriente”, la que pasaba por el callejón Traro hasta la rivera del Mapocho; y por último la “Avenida del Norte”, la que pasaba por la chimba y se diluía hacia Las Condes.

Para mayor información véase: WEHNER VENEGAS, LESLIE E. 2000. “Vicuña Mackenna. Génesis de la transformación de Santiago”. Tesis (Licenciado en Historia). Santiago. Pontificia Universidad Católica de Chile. Facultad de Historia, Geografía y Ciencias Políticas.

<sup>58</sup> VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1872. “El paseo de Santa Lucía: memoria de los trabajos ejecutados desde el 1° de Junio al 10 de Septiembre de 1872”. Santiago: Imprenta de la Librería del mercurio.. Pág.43.

<sup>59</sup> VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1875. “Primer discurso sobre la transformación de Santiago. Contribución y rentas de su Ilustre Municipalidad”. En su: Obras Completas de Vicuña Mackenna. Discursos

Para realizar el magno proyecto al que el intendente se había comprometido, era necesario trazar primeramente el Camino de la Cintura para delimitar la ciudad. A partir de ahí, desarrolló tres programas: la modificación del trazado y el plano urbano, la creación y ampliación de los servicios higiénicos y el saneamiento de los barrios populares.

El primer programa, correspondía a la serie de reformas que sucederían a la canalización del Río Mapocho, una suerte de precondition. Incluían la creación del mencionado camino, innovaciones en la traza de nuevas avenidas, la apertura de calles cerradas o bloqueadas, la pavimentación, la construcción de plazas y lugares de recreación, la mejora de los canales de regadío que atravesaban la ciudad, además del incremento de los servicios básicos. Estas medidas permitirían desplegar cambios fundamentales que dieran continuidad a las demás transformaciones impulsadas por el edil:

“Esta obra verdaderamente monumental, como la Canalización del Mapocho, presenta las siguientes ventajas que saltan a la vista:

1ª. Define la ciudad estableciendo los límites propios de ésta, demarcación que hoy día forma una de sus más imperiosas necesidades, con relación a la edilidad, (es decir al pavimento, las aceras, el uso de agua potable etc.), creando la ciudad propia, sujeta a los cargos y beneficios del municipio, y los suburbios, para los cuales debe existir un régimen aparte, menos oneroso y menos activo” [sic] (Vicuña Mackenna, 1972: 18).

La canalización del Mapocho permitió dividir la ciudad y establecer los límites de la misma. Definición de límites que traía otras ventajas, en las que se basaba el éxito del programa de Vicuña Mackenna, tales como: establecer un cordón sanitario alrededor de los arrabales, la limitación de los barrios que permitiría despejar áreas que podrían ser transformadas en paseos y quintas de recreo, determinar y fijar los lugares idóneos para la ubicación de fábricas, de forma que sus emanaciones no afectaran a la población, facilitar la circulación en los barrios centrales, los cuales estarían más desembarazados de tráfico producto de la mejora y pavimentación de caminos, antes cerrados, y por la creación de avenidas (como la de Santa Rosa), así como el ensanchamiento de éstas, proyecto que el edil defendió, ya que con esto se facilitarían el tránsito desde las afueras hacia el centro de la ciudad, significando un acortamiento en las distancias y en los tiempos de traslado;

“La Cámara sabe que las avenidas son las vías que conducen a las afueras de la ciudad, que pasan por calles cuyo terreno tiene poco valor y que para sus mismos dueños es un negocio abrir o ensanchar [...]. La idea de hacer avenidas anchas nace de la formación que tienen las grandes

---

Parlamentarios I. Cámara de Diputados”. Santiago, Universidad de Chile. Dirección General de Prisiones. 1939. Volumen XII. Pág.: 351.

capitales de Europa, París, Londres, cuyas calles casi todas terminan por anchas avenidas, al revés de lo que sucede en Santiago, que casi no hay calle que no termine en angosto callejón sin salida”<sup>60</sup>.

Ventajas que se corresponden con el proyecto haussmanniano para mejorar la conectividad y la circulación en la ciudad, aunque hubo un aspecto que separó radicalmente el plan del edil chileno del plan del francés; puesto que el primero no ve en la traza de avenidas diagonales una respuesta a las problemáticas urbanas de Santiago. Razón por la cual la ciudad siguió ampliándose en base al plano de damero. Aunque sus sucesores propondrán la apertura de diagonales, estos proyectos serán descartados por los altos costos que su implementación supone<sup>61</sup>. Pero, la propuesta del edil se asemeja en muchos aspectos a las modificaciones iniciadas por el prefecto de Napoleón III, en cuanto a la creación de arterias, que permitiesen una mejora en la circulación de la ciudad y la implementación de áreas verdes. Obras que además contribuyeron al ordenamiento de los barrios, algunos de los cuales se pavimentaron durante el periodo.

La Canalización del Mapocho y el Camino de la Cintura, son los proyectos de mayor envergadura de esta primera etapa. Trajeron consigo una serie de problemas, sin embargo. En el caso del primero, el comienzo de las obras se retrasó debido a la enfermedad del ilustre ciudadano que contribuiría con una parte de los costos, el Señor Cousiño, quien había prometido pagar en partes iguales con el municipio los gastos de la contratación del ingeniero M. Amat. La Municipalidad tuvo que hacer entonces nuevos llamados a los vecinos para conseguir fondos. Pero lo reunido no fue suficiente y el proyecto no logró finalizarse por falta de presupuesto. Fue retomado en tiempos del presidente Balmaceda y acabado 1891. Vicuña Mackenna manifiesta su desilusión: "No la hemos hecho [la canalización], ni siquiera hemos desembolsado el diminuto gasto de sus estudios ... Y sin embargo, que esa grande obra se miraba bajo el punto de vista no solo de la hijiene, de la salubridad, del embellecimiento de la ciudad sino del negocio municipal, se ha aplazado indefinidamente”<sup>62</sup>.

---

<sup>60</sup> VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1873. "Cuarto discurso sobre la transformación de Santiago. Derecho de Expropiación". *En su*: 1939. Obras Completas de Vicuña Mackenna. Volumen XII. Discursos Parlamentarios I. Cámara de Diputados". Santiago: Universidad de Chile. Pág. 380.

<sup>61</sup> Tal es el caso del proyecto presentado por Don Manuel Concha en su "Plano de Santiago. Proyecto de ensanche de calles y avenidas diagonales" en 1894. Con el que se buscaba, por medio de la abertura de avenidas diagonales, la creación de un circuito que uniera la Estación Mapocho, el Cerro Santa Lucía, la Portada del Parque Cousiño y la Estación Central. Véase MARTÍNEZ LEMOINE, RENÉ. 2011. "Santiago: Historia, Arquitectura y Urbanismo en la ciudad. Volumen II". Santiago, Ediciones Universidad Central. Pág.:15.

<sup>62</sup> VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1874. "La verdadera situación de la ciudad de Santiago: carta familiar y breve esposición que el Intendente de Santiago dirige a los miembros de la Honorable

El segundo proyecto sufrió más retrasos aún, puesto que la Intendencia no contaba con los once millones de pesos, que costaba el trazo y elaboración del Camino de la Cintura, por lo que se solicitó a los vecinos, propietarios de los terrenos por los que éste cruzaría, que cedieran los tramos que atravesaban sus ranchos y haciendas con los cuarenta metros necesarios de ancho. Para convencer a los ciudadanos, el intendente hizo hincapié en la revalorización de la tierra una vez acabado el proyecto, que triplicaría su costo. Sí bien Vicuña Mackenna no consideraba estos trabajos de urgencia, como sí lo eran la canalización del río o el aumento de los servicios de agua potable, esta obra haría la diferencia entre el progreso y el retraso de la capital: “Lo que se ha llamado con tanta imaginación como propiedad el camino de la cintura de la capital no es una empresa productiva como la del agua potable o la canalización del Mapocho. Pero es el mejor negocio que podría y debería acometer la ciudad, pues para ella es una cuestión de ser o no ser. De ser ciudad o de ser potrero (sic)” (Vicuña Mackenna, 1873: 117). De este proyecto, sólo se lograron construir, según el plan original, los trazados oriente y sur (hoy Avenida Matta y Vicuña Mackenna), debido a los bajos fondos del Municipio.

Con respecto a la pavimentación de calles y avenidas, se imitaron las últimas tendencias usadas en Europa y Estados Unidos, estudiándose la durabilidad de cada tipo de material. Al cónsul de Chile en Francia, don F. Fernández Rodella, se le encargó hacer un estudio sobre los sistemas de pavimentos que más frecuentemente se utilizaban en la capital gala. El intendente optó finalmente por la utilización de tres tipos de pavimento, según las características y nivel de tránsito de las calles y avenidas de Santiago:

“se presentó al municipio el programa del 22 de abril ya mencionado, en que se indicaba la resolución del problema por el siguiente medio:

Para las calles centrales i de mucho tránsito a pié, el adoquin.

Para las calles laterales que conducen a la Alameda i especialmente para las avenidas de ésta i las que se dirijen al Parque Cousiño, i en jeneral a los afueras de la ciudad, i que por tanto soportan una considerable circulación de carruajes, el macadam.

Por último, para las calles pobres el empedrado de río, que podría sustituirse con ripio en los casos que esas calles diesen salida a algún camino público de importancia.

La Municipalidad dio por aceptadas estas ideas i acordó inmediatamente el adoquinamiento de cuatro cuadras de la calle del Estado por vía de ensayo” (sic) (Vicuña Mackenna, 1873, 31).

A pesar de la rápida resolución de la Municipalidad, el intendente se encontró con nuevos desafíos. El más difícil de solucionar era la falta de adoquines en el país, por lo que se tuvo

---

Municipalidad del Departamento sobre la absoluta necesidad de procurarse mayores rentas, evidenciando la estricta economía con que se administran sus actuales escasísimos recursos, i señalando los arbitrios escepcionales con que se ha llevado adelante algunas mejoras públicas, durante los dos años que dura su administración”. Santiago: Imprenta de la Librería del Mercurio de A. y M. Echeverría. Pág.: 10.

que emprender un estudio del granito encontrado en Conchalí, además de generar los conocimientos técnicos, tras la consulta a una serie de profesionales, para la instalación de una industria que supliera las carencias de dicho recurso. Además, comerciantes de Valparaíso acudieron en ayuda del Municipio de Santiago, donando cerca de treinta toneladas de adoquines traídos desde Escocia y Francia. Sólo un obrero irlandés, avecindado en Valparaíso, y único conocedor del oficio en el país, pudo llevar a cabo la tarea de instalar los adoquines, para lo cual contó con la ayuda de la Asociación de Ferrocarriles y escuetamente —señala el edil— de los mismos vecinos de la calle Estado.

Otra de las medidas pensadas por el edil era la apertura de calles que se encontraban tapadas por edificios públicos. Muchas de éstas se intervinieron y se pudo mejorar así la circulación y la conectividad. También se decretó la prohibición a que los ciudadanos abrieran calles particulares que no contaran con los requerimientos de higiene y ornato fijados por el Municipio.

Otro puntos del primer programa, era la creación de áreas verdes: “Hagamos plazas! He aquí el gran secreto de la transformacion monumental he hijiénica de Santiago” (Vicuña Mackenna, 1973: 30). Pensaba Vicuña Mackenna, que una de las más grandes falencias de nuestra capital era la falta de áreas verdes, especialmente para la recreación de los sectores más pobres: “A demas la escasez de plazas es uno de los mas graves males de nuestra desparramada capital. Es verdad que cada convento tiene su dotacion de plazuelas i plazas interiores en forma de claustro i cada propietario las tiene en sus patios jardines, lavaderos i caballerizas, pero los pobres de los cuartos redondos, allá se las avengan entre las murallas de sus posilgas...” (Vicuña Mackenna, febrero de 1857: 165). El edil proyectó la construcción de dieciocho plazas, las que desde su punto de vista representaban una respuesta a por lo menos una parte de los problemas higiénicos de la capital. Todo ello además de la mejora de los paseos ya existentes y de la transformación del cerro Santa Lucía en uno más:

“Pasar de los edificios i empresas de mera utilidad a los paseos públicos no significa una transicion violenta. La hijiene i la estadística demuestran al contrario, que los espacios concedidos a la luz, a la renovacion del aire, a la vejetacion i a las flores ahorran epidemias i hospitales. Por consiguiente, los paseos suelen ser tan buenos negocios para los municipios como el agua potable i el alumbrado por gas” (Vicuña Mackenna, Abril 1873, 125).

Para la realización del proyecto del Santa Lucía, el financiamiento se obtuvo a través de donaciones privadas de vecinos y del propio Vicuña Mackenna, así como por el uso de mano de obra gratuita, de presidiarios: “el embellecimiento del Cerro Santa Lucía, así como

su forestación y la construcción de avenidas y paseos, fue hecho con erogaciones privadas y con el concurso de la mano de obra gratuita de reos de la cárcel, como se expresó” (De Ramón, 1992: 177).

El 4 de Junio de 1872 se inician los trabajos en el cerro que hasta entonces había servido de cantera, proporcionando las piedras para los cimientos a las casas de los capitalinos. Su abandono lo había convertido en “un verdadero foco de infección i de miasmas pestilentes en el corazón mismo de la ciudad”<sup>63</sup>. Pero el Cerro Santa Lucía no era sólo un gran peñasco de roca. En él se encontraba el observatorio astronómico levantado por la misión norteamericana de Gillis, en 1849, así como dos baterías con sus cañones respectivos, torrecillas y almenas, instaladas en 1816 por Casimiro Marcó del Pont para asustar a los insurrectos. Uno de esos cañones es el que posteriormente será usado para marcar la hora del medio día. También, el cerro albergaba el cementerio de los disidentes, al interior del Castillo Hidalgo, lugar en el que se sepultaba a aquellos que no habían sido bautizados o que cometían suicidio o herejía.

En ese escenario comenzó a trabajar el intendente, primero con setenta reos con condena a trabajos forzados, como se había hecho en Europa. Más tarde el número subió a ciento cincuenta, en conjunto con canteros, mineros, peones, albañiles, carreteros, ingenieros, entre otros. La primera tarea a la que se abocaron fue la construcción de un camino de circunvalación del cerro, compuesto por el camino de oriente, el camino poniente y el camino de los jardines, que unido a la longitud de los senderos, alcanzaba los 1967 metros. Durante estos trabajos Vicuña Mackenna tuvo que lidiar, nuevamente, con más de un problema, primero por los detractores que tenía el proyecto, considerado un lujo por muchos, y por el reclamo de los vecinos de la calle Bretón (hoy Santa Lucía), quienes se indignaron por los daños a sus propiedades durante los trabajos: “porque las piedras saltaban de las faenas y caían como proyectiles sobre los tejados [...]. El cerro Santa Lucía se convertía en un volcán peligroso, volaban las piedras en todas direcciones, perforando techos, quebrando vidrios y destruyendo plantas en los jardines del vecindario”<sup>64</sup>. El Municipio tuvo que indemnizar a los vecinos, aunque la verdad es que el valor de sus propiedades se había triplicado con las obras:

---

<sup>63</sup> VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1874. “Álbum del Santa Lucia: colección de las principales vistas monumentos, jardines, estatuas i obras de arte de este paseo: dedicado a la Municipalidad de Santiago por su actual presidente B. Vicuña Mackenna”. Santiago de Chile: Imprenta de la Librería del Mercurio. Pág.: 4.

<sup>64</sup> Cita en CALDERÓN, ALFONSO. 2005. “Memorial de Santiago”. Santiago: RIL Editores. Pág.: 55-56.

“los gastos considerables de esta faena i que pertenecen propiamente a la formacion de ese camino ha consistido en la indemnizaciones exigidas por los propietarios de las casas de la calle Breton que, aunque beneficiados al punto de valer hoy sus terrenos tres veces mas por lo menos de lo que importaban antes de ejecutar estos trabajos, han exigido por indemnizacion de prejuicios inevitables”<sup>65</sup>

De manera simultánea, se levantó la capilla a la que se trasladaron los restos del que fuera el primer arzobispo de Santiago, entre 1840 y 1843, Manuel Vicuña. Los restos humanos de los disidentes enterrados en el cerro fueron llevados al cementerio. Las obras que siguieron fueron arduas pues hubo que forestar algo que hasta hacía poco había sido un gran peñón: “entre las rocas y caminos que serpenteaban se colocaron 18.000 carretadas de tierra vegetal. Pudieron plantarse más de mil árboles y hacerse hermosos jardines, adornado todo el conjunto con edificios, estatuas, jarrones, alumbrado a gas, y muchos senderos y plazoletas” (De Ramón, 1992: 210). En uno de los senderos, bautizado como el de las niñas, se crearon ocho pequeños jardines, con poco más de mil ejemplares de árboles autóctonos, frutales y ornamentales, flores silvestres y cactus que fueron donados para embellecer el paseo. Radicó allí la más impresionante de las transformaciones del cerro, pues esto lo convirtió en un pulmón para la ciudad, otorgando a los habitantes y visitantes de Santiago cerca de 30.000 metros cuadrados de espacio libre para la recreación.

El megaproyecto del edil continuó progresando. Para 1874 contaba ya con un restaurant. Se procedió, además, a la transformación del Castillo Hidalgo en Museo Histórico y Biblioteca, se construyeron muros, terrazas y se decoraron senderos y áreas verdes con 416 jarrones y una treintena de estatuas que fueron mandadas a hacer a París a la fundición Val d’Osne. La estética que le imprimieron a la obra las esculturas parisinas da cuenta de la influencia francesa, modelo de todo el proyecto. Lo que es mucho más explícito tras la creación del Paseo de los Campos Elíseos en un sector del Santa Lucía.

Debido a la rapidez de las obras y a la escasez de recursos para sacarlas adelante, tras los primeros nueve meses, en los que se construyen la mayor parte de los elementos considerados básicos por Vicuña, seguía habiendo cosas pendientes. Obras en las que se continuó trabajando en los años siguientes, como es el caso de la construcción de un parque de entretenimientos para niños con “todos los juegos que se usan en Francia”<sup>66</sup>. Para eso se encargaron a Paris montañas rusas, columpios, un carrusel, telescopios, entre otras

---

<sup>65</sup> VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1873. “El Paseo de Santa Lucía. Lo que es i lo que debería ser. Segunda Memoria de los trabajos ejecutados desde el 10 de Septiembre de 1872 al 15 de Marzo del presente año”. Santiago: Imprenta de la Librería del Mercurio de Tornero y Garfias. Pág. 8.

<sup>66</sup> Ídem. Pág. 129.

diversiones con las que se buscaba dar espacios de recreo a los infantes, así como a la servidumbre de las familias. Además, se proyectó la construcción de un lago artificial y una maquina hidráulica para surtir de agua las cascadas y las fuentes de agua y para facilitar el regadío. También se creó un anfiteatro, el que en 1886 albergó al Teatro del Cerro, se iluminó a gas el Castillo Hidalgo, y se dejó proyectada, como posible de implementarse en el futuro, la iluminación eléctrica. Se creó un camino de carruajes y se proyectó la construcción de un ferrocarril aéreo, similares a los utilizados en Valparaíso. Se pusieron portones, estatuas y obras del tiempo de la colonia, para recalcar la importancia histórica del cerro, además de dotar con documentos, obras de arte y elementos históricos al museo y la biblioteca.

Todos estos adelantos, adjetivados por muchos como suntuarios, le valieron duras críticas al intendente, quien defendió su proyecto como una obra que englobaba elementos sociales e higiénicos, artísticos y moralizantes. Para el edil estos avances de la modernidad no eran puramente urbanos o de recreo sino actos de transformación social complejos e independientes:

“porque ya comienza a ser sabido de muchos que los jardines no son solo eras de flores sino grandes purificadores; que las pilas no son solo vistosos surtideros de agua sino copiosos refrigerantes i restauradores químicos de la atmósfera; que las estatuas no son solo “monos” de bronce o de mármol, sino centros inevitables de mejoras autonómicas, puesto que el vecindario que se agrupa al derredor de cualquier obra de arte o de gloria, por una razón, si se quiere, por un instinto irresistible, no consiente que el basural invada las gradas de la esfíjje, ni el pantano hediondo salpique los mármoles. I por esto lo preserva, mejorando el pavimento que circunda los monumentos públicos, pulimentando el material de las aceras que a ellos conduce, embelleciendo la estructura exterior de las casas, el alumbrado, la policía, todo en una palabra<sup>67</sup>. Ejemplo vivo de esto es lo que hoy se ostenta en la capital, en cuyo vasto recinto, donde quiera que se ha erijido, en medio de la crítica de obstinadas i añejas preocupaciones, un monumento de ese jénero, el bienestar i el adelanto comienzan a abrirse paso bajo sus múltiples formas”<sup>68</sup>.

Así defendía Vicuña Mackenna a la más grande y radical de sus obras. Si bien, fue una de las realizaciones del intendente que más se criticó, fue también una de las que posteriormente —una vez terminados los primeros trabajos, ya que el paseo continuaría transformándose y al dotárselo de otros elementos en los años que siguieron— tuvo mejor recepción crítica, tanto nacional como internacional. El cerro era la niña de los ojos de Vicuña Mackenna y fue también la obra en la que se apoyó para desarrollar su campaña presidencial. Porque el parque simbolizaba la modernidad y los adelantos que ahora

---

<sup>67</sup> El subrayado es mío.

<sup>68</sup> VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1874. El Santa Lucía: guía popular y breve descripción de este paseo para el uso de las personas que lo visiten con indicación de todos los caminos, senderos, plazas, jardines, estatuas (sic), edificios i demás objetos de interés. Santiago: Libr. del Mercurio de A. y M. Echeverría. Pág.: 4.

parecían posibles para la capital, respondiendo “a los usos i propósitos de las ciudades modernas [...]. En una palabra lo que constituye un verdadero paseo, en el sentido moderno de esta palabra que significa recreo i arte, salud e higiene”<sup>69</sup>. Modernidad que englobaba a toda la sociedad capitalina y no sólo a la élite:

“En cuanto a los que acusan al paseo de Santa Lucía de *obra de lujo*, ya hemos demostrado que estamos mui distantes de pensar de igual manera, pues queda evidenciado que el antiguo sitio predilecto del vicio i de la ociosidad será en los años venideros el paseo favorito de las clases medias de la sociedad i el pueblo de la capital. Lejos de ser una *obra de lujo*, el paseo Santa Lucía es una obra esencial de democracia”<sup>70</sup>.

Posturas y obras que harán que se le reconozca, especialmente por la construcción de éste paseo, como “un Haussmann en miniatura” (Calderón, 2005: 56). Dos de las avenidas que creó son de suma importancia: la de Exposición, pensada como un bulevar, y la del Cementerio, prolongación de la calle Estado, hasta el Campo Santo a través del levantamiento de un puente, para permitir el paso de los coches fúnebres. Y si bien, el edil proyectó la construcción de dieciocho plazas no todas ellas pudieron habilitarse por falta de recursos. Entre éstas, el Cerro Santa Lucía, fue la obra que lo llevó a la posteridad, de lo que dan testimonio piezas dramáticas de la época:

“Dorotea.— El nombre de las calles, las plazas, todo me lo ha enseñado mi mamá; así es que puedo pasearme con la imaginación por todo Santiago. Pero como ella no ha visto, después de transformado, el cerro de Santa Lucía, nada ha podido decirme... Dicen que Vicuña Mackenna lo ha puesto muy lindo.

Faustino.—¡Ah, señorita! El intendente de Santiago es un verdadero mago, que con su varita de virtud ha escrito sobre aquellas rocas la palabra buen gusto, convirtiendo aquel montón informe en un grupo de cristales, obeliscos, pirámides, agujas, rampas, explanadas y escaleras. Hoy ruedan vehículos por donde ayer sólo volaban los pájaros. Las cumbres del histórico cerro se han alegrado al sentirse oprimidas por el diminuto pie de las hermosas. El arte ha ido allí a auxiliar a la naturaleza; y auxiliado también por ella misma, ha convertido las rocas en estatuas; las ha hecho hablar con el murmullo de las aguas, que aparecen por entre sus grietas corriendo, ondulando o despeñándose en espumosas y chispeantes cascadas, y las ha engalanado con árboles, flores y arbustos de mil colores y formas”<sup>71</sup>.

Aun cuando el intendente nombró una comisión, presidida por don Luis Cousiño y conformada por vecinos adinerados de la ciudad, para la administración del paseo, los gastos no lograron cubrirse enteramente. Parte de esos dineros fueron cubiertos el propio Vicuña Mackenna, lo que produjo su ruina. Ya que su fortuna personal se vio severamente mermada.

Además del Santa Lucía, se ejecutaron trabajos en la Alameda, creándose aceras para un paseo a pie con una longitud de quince cuadras que llegaba hasta la Iglesia San Francisco.

---

<sup>69</sup> Ídem. Págs. 8-9.

<sup>70</sup> VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1873. “Un año en la intendencia de Santiago... Pág. 139.

<sup>71</sup> BARROS GREZ, DANIEL. 1986. “Como en Santiago”. Santiago: Pehuén Editores. Pág.: 30.

También plantó cerca de dos mil árboles, en la Alameda, en los Tajamares y en las plazas (Peña Otaegui, 1944: 276).

Es importante notar, que Vicuña Mackenna consideraba que arbolar la ciudad no sólo era una medida de ornato, sino de enorme ayuda a la salud pública. La creación de áreas verdes era una parte fundamental de su programa como intendente:

“En todas las ciudades de Europa, decíamos entonces, i aun en las mas tristes aldeas, hemos visto las calles bordadas de árboles dé diversas formas i follajes que dan sombra a las veredas, en vez de las aletas de tejas que llevan nuestros tejados [...] ¿Qué es lo que forma el encanto de tos Bulevares de París? Los árboles que en doble fila recorren su extensión, sin duda alguna [...] Esos sitios son el campo i de vida para todos los niños de Paris. «En todas partes, en las mas bellas ciudades de Europa, encontramos el mismo sistema, el mismo manto de verdura, la misma ráfaga de perfume”<sup>72</sup> (sic).

Para el edil, se debía dotar a cada cuadra de la capital con treinta árboles, con una separación de diez varas entre uno y otro, proyecto que, aún con la estrechez de las veredas de la capital, era susceptible de implementarse con especies nacionales de tronco delgado.

Se terminaron por otra parte los trabajos del Parque Cousiño y Vicuña Mackenna inauguró el Paseo en representación de la Municipalidad. La puerta principal había sido enviada a fundirse en Lyon, los uniformes de los guardaparques se encargaron a París y las plantas y el jardinero mismo fueron traídos desde Europa. Todo con el fin de que el nuevo espacio de recreo se asemejara al *Bois de Boulogne* de la capital gala. A su vez, Vicuña Mackenna repara monumentos y encarga algunos nuevos a fundiciones francesas. En el mobiliario urbano, agrega ocho pilas, que surten de agua fresca a Santiago.

La transformación de la capital era imparable, y no sólo en su conformación urbana sino también en la mejora de servicios, como los que posibilitaban, la tan anhelada higienización de la ciudad y una mejor salud de los ciudadanos. Una preocupación constante del intendente fue ampliar el servicio de agua potable, al que, cuando él asume en su cargo, tenía acceso poco más del treinta por ciento de la población de Santiago<sup>73</sup>: “el servicio de

---

<sup>72</sup> VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1857. “La ciudad de Santiago.—(Su pasado, su presente y su futuro)”. En: VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN (Redactor jefe). 1857. “El mensajero de la agricultura. Boletín mensual de la Sociedad Nacional de Agricultura”. Tomo II. Santiago de Chile, Imprenta Chilena. Pág.: 161.

<sup>73</sup> Hay que hacer notar que Vicuña Mackenna da cuenta en uno de sus informes del mal estado en que se encontraban las tuberías de agua de la capital, puesto que aunque estas deberían haber surtido a cerca de 65.000 personas, sólo lograban abastecer a la mitad. Razón por la que el Municipio debía realizar trabajos en la estructura de la cañería ya existente y ampliar la misma:

“Mas no dejaremos de señalar el hecho notable de que existiendo las cañerías del agua en un radio de la población que comprende 65,000 habitantes, solo usufructúan el agua directamente de 36, a 37 mil, esto es, apenas algo más de la mitad, consumiendo 755 metros cúbicos de agua por día. Falta por consiguiente hacer estensivo este beneficio a los 28 mil consumidores restantes situados en esa zona, a los que correspondería 574 metros cúbicos i a 47 o 50 mil habitantes (más de un tercio de la

agua potable, del cual solo usufructuaban 36.000 entre los 140.000 habitantes de Santiago, pudo ampliarse gracias a las aguas proporcionadas por Vitacura”<sup>74</sup> (Peña, 1944: 280). También se buscó surtir de agua los canales de regadío en tiempos de sequía, para lo que Vicuña Mackenna realizó estudios y excursiones a fuentes de agua en la cordillera cercana a Santiago, como a Laguna Negra durante diez días, donde acudió con un grupo de profesionales de diversas disciplinas y elaboraron un informe escrito sobre las características del sector y los requerimientos para la construcción de represas. Para el intendente, esa era la respuesta a la escasez de recursos hídricos para su uso en el agro: “la hora de las represas ha sonado ya para Chile”<sup>75</sup>. El modelo era, por supuesto, europeo: “En 1848, el ingeniero de puentes i caminos frances, M. Boulangé, propuso, para evitar las inundaciones del Loira, 24 represas escalonadas en el mismo río i en sus afluentes./ Bajo el reinado de Napoleón III, se ha construido el estanque de Sto Furens (St. Etienne), i el de Settons, uno de los más grandes del mundo” (Vicuña Mackenna, 1974: 66). Por medio del acto de represar las aguas de Laguna Negra, se evitarían las inundaciones por la sobrecarga del Mapocho; además, era barato, por la inclinación y por la relativamente corta distancia de la fuente de agua. Si bien, la obra del Embalse el Yeso vio la luz décadas después, el proyecto fue del intendente y arrojó como resultado la municipalización de la Empresa de Agua, tras la que se realizaron trabajos para el cambio de las pilas, puesto que las existentes desperdiciaban agua potable —lo que suponía un gasto del setenta y seis por ciento del total del consumo—, considerada por el intendente como un “precioso elemento de vida i de higiene, de salud i de embellecimiento”<sup>76</sup>. También logró el ensanche de la cobertura de la red de agua, pues buscaba abastecer a todos los vecinos que habitaban al interior del radio del Camino de Cintura, sin dejar de lado los arrabales.

Con respecto a la iluminación, la empresa que surtía el gas se encontraba en manos de privados, pero Vicuña Mackenna negoció el cambio de luminarias y la instalación de un

---

población) que hallándose dentro de los límites del proyectado *Camino de Cintura*, destinada a definir la ciudad propia i demarcar la línea divisoria de sus arrabales, tienen igual derecho a aquella mejora” (Vicuña Mackenna, 1973: 111).

<sup>74</sup> Las cifras de Peña bien podrían dar cuenta de la población total de Santiago, ya que en el CENSO de 1875 se arroja un total de 150307 habitantes, sumándose los que vivían tanto en el interior del Camino de Cintura como fuera de éste, en los sectores aledaños a la capital.

<sup>75</sup> VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1874. “Exploración de las Lagunas Negra i del Encañado en las cordilleras de San José i del Valle del Yeso: ejecutada en marzo de 1873 por una comisión presidida por el Intendente de la Provincia de Santiago”. Valparaíso: Imprenta de la Patria. Pág.: I.

<sup>76</sup> VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1873. “Un año en la Intendencia de Santiago. Lo que es la capital i lo que debería ser. Segunda Parte”. Santiago: Imprenta de la librería del Mercurio de Tornero. Pág.: 112.

mayor número de ellas, obteniendo un precio de arriendo preferencial para el municipio. También se manifestó a favor de la implementación de cableado telegráfico en la ciudad, pero los escasos fondos de la municipalidad debían dar solución a los problemas más apremiantes, razón por la que sólo se logra crear un empalme que unió el Observatorio del Santa Lucía con la oficina de telégrafos, de manera de avisar cuando dieran las doce del día y proceder al cañonazo.

Otra de las obras que hay que destacar es el arreglo y reapertura del Mercado de Abastos de San Diego y el de San Pablo. Se reglamentaron sus arriendos y el pago de impuestos, a fin de evitar abusos, puesto que la falta de regulación en esos cobros podía generar conflictos sociales: “por lo mismo que este impuesto es difícil, enojoso i capaz de enjendrar abusos tales, que en ocasiones han bastado éstos para producir la rebelión de un pueblo, se hace indispensable vijilarla, reglamentarla, i especialmente forzarla a vivir dentro de los recintos municipales que la autoridad señala”<sup>77</sup> (sic). Además se crearon nuevos puestos para venta en el Mercado Central de la ciudad. Estas obras se llevaron a cabo tras la utilización del edificio para hacer la primera Exposición de Artes e Industrias. Se agregaron pabellones externos a la estructura metálica traída desde Europa, con el fin de mejorar la circulación del aire y la productividad del edificio, medida que contribuyó a “reemplazar la fea e inmundia cuartería que rodea aquel recinto”<sup>78</sup>. Se hacen mejoras en el matadero de la ciudad, como la pavimentación de varios de sus departamentos, se regulan los impuestos y se proyecta conectar el lugar con el Mercado Central, por medio del ferrocarril urbano de manera de facilitar el abastecimiento. Un nuevo matadero se edifica al norte de la capital, su función era recibir los animales que llegaban desde Mendoza y Uspallata.

El intendente pone especial énfasis en las mejoras educacionales. Aumenta el número de escuelas municipales —además de incluir adelantos y mejoras en las ya existentes—, entendiéndolas como herramientas de moralización social. Manda traer material escolar desde Estados Unidos: “una cantidad de libros, útiles, modelos, muebles i todos aquellos objetos que han hecho de las escuelas de América del Norte un verdadero gimnasio de las fuerzas graduales de la inteligencia i de la robustez física”<sup>79</sup> (sic). También se reciben materiales provenientes de París:

---

<sup>77</sup> VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1873. “Un año en la intendencia de Santiago... Pág. 102.

<sup>78</sup> Ídem. Pág. 105.

<sup>79</sup> Ídem. Pág. 211.

“Dicha factura comprende una pequeña pero escojida colección de libros de instrucción primaria, 356 cajas de plumas de acero, 105 gruesas de medallas para premios, 500 docenas de imágenes coloridas para explicar los textos de enseñanza o para distribuir como estímulos a los alumnos, 40 cartas jeográficas para los cursos de historia, 100 varillas de conducción para los institutores, 4 contadores mecánicos, 4 acordeones, 2 órganos harmoniums, 1,000 ejemplares de padrones para certificados de exámenes, i por último, entre otras cosas de menos cuenta, 100 juegos de registro de matrículas representados por 200 o 300 volúmenes empastados espresamente para las escuelas de Santiago”<sup>80</sup> (sic).

Se amplían los servicios de ferrocarriles urbanos y de las líneas del ómnibus, los “carritos urbanos”, tranvías de tracción animal que recorrían la ciudad, disminuyéndose así el tiempo de espera. Aumenta la frecuencia de los recorridos, que salen cada quince minutos de la Estación Central.

Vicuña Mackenna propone y realiza una serie de adelantos en seguridad e higiene: se aumenta el contingente policial, para lo que el intendente elabora y presenta un estudio con respecto al funcionamiento de las policías en las principales ciudades del mundo, explicando cómo influye su existencia en las bajas de criminalidad. Para una mejor organización de las fuerzas de orden público propone la división de la ciudad en departamentos. Solución eficiente, pues no se contaba con el número de funcionarios requeridos para cuidar a la totalidad de la población. Por lo demás, debido a los bajos salarios, el cuerpo de orden se encontraba en “lastimosa situación física i moral [...] con el cual es preciso hacer verdaderos milagros para sostenerlo aun en el triste pié de deficiencia en que se encuentra”<sup>81</sup>. Por eso, propone aumentar el caudal de recursos del contingente policial, al que también recomienda que se le dé la estructura administrativa, similar a la del *agent de la sûreté* de París, con formación militar. Algunos fondos se destinan a los bomberos, para aumentar el número de bombas y atraer un mayor número de jóvenes voluntarios a que formen parte de la institución. También se incrementa el contingente de la Policía de aseo y se suben sus rentas. Finalmente, piensa en un cuerpo de camineros, encargados —como se hace en Europa— de la reparación y mantención de los caminos pavimentados.

En el caso de los servicios de salud de los capitalinos, también ellos necesitaban prontas mejoras, más urgentes aún después de la epidemia de viruela en 1872, en la que el intendente estima que murieron 14.638 residentes de Santiago. Se juntan recursos y se crea una comisión de higiene formada por ciudadanos notables, que canalizan la ayuda y toman medidas para frenar el avance de la enfermedad, habilitándose diversos lazaretos en toda la

---

<sup>80</sup> Ídem. Pág. 212.

<sup>81</sup> VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1873. “Un año en la intendencia de Santiago... Pág. 167.

ciudad, conteniéndose así la propagación del virus. Tras esa trágica experiencia, Vicuña Mackenna, que estaba convencido de que las características geográficas de la ciudad eran determinantes en la salud de sus habitantes, reconoce que las malas condiciones higiénicas en que ésta se encontraba la convertían en un foco infeccioso:

“Persuadidos de que la ciudad de Santiago debía encontrarse por su topografía, su clima, su planta, sus cultivos, su latitud i cien otras causas entre las mas sanas poblaciones del mundo, i mas profundamente persuadidos todavía de que si su estado actual no llenaba esas condiciones, era en razón directa del desaseo, de la incuria, de la pereza, de todos los hábitos, en fin, que son el fatal legado de la ruda raza española”<sup>82</sup>.

Funda entonces el Consejo de higiene y salubridad pública, con el que buscaba crear y ejecutar una serie de medidas que ayudaran a la desinfección y limpieza. Crea hospitales e introduce mejoras en los servicios higiénicos ya existentes. Decreta la refracción de las letrinas públicas, su cierre y nueva apertura donde ellas fueran requeridas. Reúne dinero con el fin de socorrer a los apestados, desinfectar los barrios, quitar la basura de los arrabales, etc. Todas falencias que estaban resueltas en los barrios de la clase acomodada, lo que indignaba al intendente, por la notoria disparidad en las formas de vida de los santiaguinos. Toma así medidas para higienizar los barrios populares:

“Tales fueron los esfuerzos que puso en obra la autoridad i el pueblo para desarmar una infección verdaderamente terrible, i cuyo negro fantasma pesará como un remordimiento en la conciencia de toda autoridad, mientras no se destruya la raíz de las causas evidentes de su jermiación perpétua, el rancho, la chingana, la chicha, el lodo, la ociosidad i las mil plagas latentes del proletariado que vive, a la manera de los insectos, bajo el manto deslumbrador de nuestra aristocrática opulencia”

El problema causado por la falta de servicios de salud, que quedó al descubierto tras la epidemia, junto al mal estado en que estos se encontraban, mostraron que las medidas paliativas, como la creación de lugares para combatir la urgencia y la administración de vacunas, no eran suficientes. Por este motivo se hicieron mejoras en el hospital San Juan de Dios, consistentes en una desinfección completa y en la ayuda con “limosnas”. de parte del Estado, para contribuir a eliminar las pérdidas que producían las casas de salud. Además se inició la construcción del Hospital San Vicente de Paul y la del Hospital Salvador. Se hicieron mejoras también al Hospicio, el edificio encargado de atender y recibir mendigos, y se agregó una capilla a la casa de orates, estructura de hierro ensamblable, que fue mandada a pedir a Europa.

También en la penitenciaría se hicieron avances, pero estos gracias a fondos reunidos por señoritas de la capital, aportes correspondientes a materiales, como colchones y donaciones de dinero, que sirvieron para crear un pequeño hospital en sus inmediaciones,

---

<sup>82</sup> *Íbid.* Pág.: 168.

ya que a los presidiarios, por su condición de culpables, se les negaba la atención en los centros de salud pública. Se introdujeron mejoras para los delincuentes menores, que se encontraban separados de los más “experimentados”, se propuso construir en el patio interior, en el que se reunían, una pequeña huerta para que se recrearan: “se lisonjeó la Intendencia con la esperanza de organizar una colonia agrícola penal, como las que con tan buenos frutos existen en Francia i otros países de Europa”<sup>83</sup>. Se mejoraron algunos de los talleres de los presos, además de llevarlos a realizar trabajos forzados al Cerro Santa Lucía, y se creó una pequeña fábrica de adoquines y macadam, en la que se empleaba a los presidiarios y se les remuneraba. Se terminó de construir la correccional de mujeres y se proyectó la construcción de una nueva cárcel en San Pablo.

Todos estos trabajos hicieron patente la situación vulnerable en que se encontraban los sectores más pobres de la sociedad capitalina, que era la gran mayoría de la población. La que habitaba en los arrabales y poblaciones que crecían sin regulación alguna, muchas veces en las afueras de lo que Vicuña Mackenna denominó la “ciudad propia”. Suburbios que se caracterizaban por ser lugares en los que se vivía en la barbarie, según el edil, en contraste con los sectores más acomodados y urbanizados de la ciudad. Constituían estos sectores “una ciudad completamente bárbara, injertada en la culta capital de Chile i que tiene casi la misma área de lo que puede decirse forma el Santiago propio, la ciudad ilustrada, opulenta, cristiana”<sup>84</sup>. Ciudad bárbara calificada como un “inmenso aduar africano”<sup>85</sup>, no sólo por el intendente, sino también por los visitantes extranjeros: “Terminaré recordando el triste cuadro que hizo de esta ciudad el ministro inglés Rumbold a su gobierno: «la ciudad de Santiago, dijo, es un perimetro de palacios en medio de chozas africanas». Y esa es la verdad”<sup>86</sup>. Ello debido a las condiciones en que la gente construía en lotes, sin mediar planificación alguna, casas de paja sin ventilación en las que no podía proliferar sino la enfermedad;

“Y para que juzguen de la manera como en esos sitios viven los proletarios, nos bastará citar el hecho en la llamada «poblacion de Portales» (calle de San Pablo abajo) especie de Cairo infesto, repleto de lodo, vicios i muerte, viven en una rancheria, desparramada en un espacio irregular de cuatro cuadras, tres mil trescientos habitantes, repartidos en ochocientos veinte i cinco ranchos, que no

---

<sup>83</sup> Ídem. Pág.: 186.

<sup>84</sup> VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1972. “La transformación de Santiago”. Santiago: Imprenta de la Librería del Mercurio, de Orestes L. Tornero. Pág.: 24.

<sup>85</sup> Ídem.

<sup>86</sup> VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1939. Obras Completas de Vicuña Mackenna. Discursos Parlamentarios III. Cámara de Diputados y Senadores”. Santiago, Universidad de Chile. Dirección General de Prisiones. Volumen XIV. Pág.: 424.

tienen ni ventilacion, ni abrigo, ni calles, ni siquiera entradas conocidas. Estos hechos horribles constan de informes auténticos del inspector de policía”<sup>87</sup>.

El tercer programa del edil apuntaba a mejorar las condiciones de vida de la clase obrera, ya que le preocupaban las malas condiciones en que se encontraban las familias que vivían en los conventillos, creados, muchas veces, por miembros de la élite, quienes les arrendaban a familias completas las pequeñas habitaciones insalubres. Estos sectores, donde abundaba la basura, la enfermedad y se vivía en condiciones precarias, eran vistos como una “inmensa cloaca de infeccion i de vicio, de crimen i de peste, un verdadero «potrero de la muerte», como se le ha llamado con propiedad”<sup>88</sup>. Situación que el intendente buscó remediar. Y, aunque se lograron hacer algunas transformaciones, como la creación de la casa de diversión popular, como una forma de contener las fiestas y chinganas realizadas al aire libre, estas medidas resultaron insuficientes y, rápidamente, la población desposeída de Santiago creció y también creció la miseria, sólo que ahora, ésta se encontraba más segregada de los sectores aristocráticos.

La labor del intendente incluyó la reconstrucción del Teatro Municipal, destruido en un incendio dos años antes de que él asumiera, edificio del que sólo quedaron las paredes estructurales. La que la obra tuvo que iniciarse prácticamente de cero. La decoración se hizo acorde el estilo clásico y participaron en ella escultores y pintores europeos; el gran arco del proscenio fue decorado por un ornamentador de París. También Vicuña Mackenna organizó los preparativos para Exposiciones Internacionales, como la del Coloniaje, en 1873, en la que se exhibieron piezas de plata, textiles, retratos históricos, carruajes, documentos históricos, muchos rescatados de haciendas en los que se les usaba de “mandiles o aparejos” (Peña Otaegui, 1944: 285). Se hermosearon las fachadas de edificios antiguos, se diseminaron estatuas y monumentos por toda la ciudad, especialmente en los paseos, se construyó el Teatro popular, se construyeron plazuelas<sup>89</sup>, se forestó la capital y se realizaron diversos estudios que sirvieron como base para la realización de proyectos posteriores.

---

<sup>87</sup> VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1972. “La transformación de Santiago”. Santiago: Imprenta de la Librería del Mercurio, de Orestes L. Tornero. Pág.: 163.

<sup>88</sup> Ídem. Pág. 25.

<sup>89</sup> Ello debido a que para el intendente “la escasez de plazas es uno de los más (sic) graves males de nuestra desparramada capital”. Véase VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. “La ciudad de Santiago.—(Su pasado, su presente y su futuro)”. En: VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN (Redactor jefe). 1857. “El mensajero de la agricultura. Boletín mensual de la Sociedad Nacional de Agricultura”. Tomo II. Santiago de Chile, Imprenta Chilena. Pág.: 163.

Proyectos que fueron financiados con dineros municipales, pero también con aportes de privados, especialmente de vecinos pertenecientes a la élite aristocrática, que veían con buenos ojos las mejoras impulsadas por el intendente. Incluso él mismo tuvo que subsanar, con sus propios recursos, el déficit que dejó la transformación del Santa Lucía en los fondos del municipio. Pero estas mejoras fueron posibles, además de la labor del edil, por las aspiraciones de lujo y el deseo de imitar la forma de vida afrancesada de la aristocracia, así como por la bonanza económica vivida por el país gracias a la llegada de capitales extranjeros y a la contratación de créditos ingleses por parte del Gobierno para financiar obras públicas. También se produjo un aumento de caudales con la explotación de los minerales de plata de "Caracoles", cerca de Antofagasta, en 1870, y con la explotación de las salitreras, en manos peruanas, en Tarapacá, y las guaneras de Antofagasta, en territorio boliviano.

Si bien en los años que siguieron al periodo en la intendencia de Benjamín Vicuña Mackenna se concibieron una serie de otras obras que buscaban cambiar la imagen de la capital y que todavía miraban a París como modelo y como respuesta a las problemáticas nacionales, esos proyectos no tuvieron la envergadura que tuvieron los del edil. Sobre todo porque las transformaciones que él impulsó, tuvieron un carácter global, buscando hacer más eficiente el entramado urbano. Lamentablemente, los fondos con los que contaba la intendencia no permitieron la realización completa del programa, que quizás pudiera haberse completado con su llegada a la presidencia. Al cabo, se hizo sólo lo que las circunstancias permitieron<sup>90</sup>. La transformación fue profunda de todas maneras, primero por su radicalidad y luego por su valor social.

---

<sup>90</sup> Lamentablemente la escasez de recursos económicos fue un freno en la actividad edilicia de Vicuña Mackenna. Lo que no sucedió en periodos posteriores, en los que se implementaron grandes cambios urbanos a raíz del auge comercial —gracias a la industria minera— que se vivió en el país. Así, por ejemplo, para fines de siglo se podrán emprender grandes obras públicas, producto de la bonanza que trajo consigo la industria salitrera. Siendo el Presidente Balmaceda, el que supo hacer el mejor uso de estos excedentes y dar cumplimiento a su ambicioso plan de obras. Así, en uno de sus discursos pronunciado propone:

“debemos invertir el excedente de la renta sobre los gastos, en obras reproductivas, para que en el momento en que el salitre se agote o se menoscabe su importancia por descubrimientos naturales o los progresos de la ciencia, hayamos formado la industria nacional y creado con ella y los ferrocarriles del Estado la base de nuevas rentas y de una positiva grandeza.

Atesoremos en ferrocarriles y construcciones publicas los veinte millones en que la renta ordinaria excede anualmente a los gastos ordinarios, y en diez años habremos realizado, con recursos propios, obras útiles por valor de doscientos millones de pesos” (Véase SAGREDO BAEZA, RAFAEL Y DEVÉS VALDÉS, EDUARDO (Recopiladores). “La industria salitrera: discurso pronunciado por

## BUENOS AIRES: DE ALDEA A METRÓPOLI, LO VERTIGINOSO DEL CAMBIO

*“En fin, yo, que había conocido aquel Buenos Aires de 1862, patriota, sencillo, semitendero, semicurial y semialdea, me encontraba con un pueblo con grandes pretensiones europeas que perdía su tiempo en flanear en las calles, y en el cual ya no reinaban generales predestinados”.*

LUCIO V. LÓPEZ, La gran aldea

*“Buenos Aires se cree una continuación de la Europa, i si no confiesa francamente que es francesa i norteamericana en su espíritu i tendencias; niega su origen español, porque el Gobierno español, dice, la ha recogido después de adulta”.*

DOMINGO F. SARMIENTO, Facundo

*“Buenos Aires puede volver a ser lo que fue, porque la civilización europea es tan fuerte allí que a despecho de las brutalidades del gobierno, se ha de sostener”; “no es fácil darse idea de la cultura y refinamiento de la sociedad de Buenos Aires hasta 1828. Todos los europeos que arribaban creían hallarse en Europa, en los salones de París; nada faltaba, ni aun la petulancia francesa, que se dejaba notar, entonces, en el elegante de Buenos Aires”.*

DOMINGO F. SARMIENTO, Facundo

Los primeros años de vida de la Argentina independiente se caracterizaron por la permanencia de un modelo económico de tipo mercantil, con el que se comercializaban productos de consumo que eran importados desde otros países. Con el paso del tiempo y las facilidades para acceder a tierras que cedió el gobierno de Bernardino Rivadavia (y que se mantuvieron en el periodo de gobierno del Rosas), se desarrolló una economía de subsistencia, dirigida por una oligarquía agraria, que se benefició de los bajos precios de la

---

Balmaceda en Iquique el 7 de marzo de 1889”. [En línea] <<http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-68900.html>> [Diciembre, 2013]).

Recursos que ocupó para la creación del Ministerio de Industria y Obras Públicas, el que se encargó de una serie de proyectos como la continuación de la canalización del Mapocho, el levantamiento de establecimientos educacionales, la creación del Instituto Pedagógico e la Universidad de Chile, y el aumento de líneas férreas a lo largo de todo el país.

Vale mencionar brevemente que también a comienzos del siglo XX —época de auge económico que siguió a la anexión de territorio en el Norte—, se produce un aumento sustancial en los proyectos de urbanización, así como de obras de embellecimiento de la capital, como es el caso de la Biblioteca Nacional, el Museo de Arte Contemporáneo —ambos de estilo neoclásico—, la creación del Parque Forestal, entre muchas otras. Ello debido a la cercanía de la celebración del Centenario de la República. Acontecimiento que si bien se relaciona con este trabajo, lamentablemente se escapa del periodo en estudio.

tierra producto de la práctica, por parte de la primera administración, de la enfiteusis. Ello le permitió a la élite terrateniente hacerse de grandes extensiones de territorio, concentrados en manos de unas pocas familias.

Estas tierras fueron convertidas en estancias y destinadas al pastoreo y cría de ganado bovino, cuyos productos, como la carne y el cuero, abastecían al mercado extranjero y se convirtieron en la principal fuente de las exportaciones nacionales. Pero la situación económica del país no era homogénea, porque Buenos Aires, la ciudad que capitalizaba las ganancias por derechos de aduana y que concentraba la mayor proporción de saladeros<sup>91</sup> del país, no compartía las regalías del negocio. Actividades económicas que contaban con la protección y el favoritismo del gobierno nacional. El que, por falta de recursos, así como por la agitación que se vivía en el país, no podía ampliar su apoyo a otras actividades, lo que redundó en un lento desarrollo de las economías de interior. También se privilegiaban los productos extranjeros por sobre los nacionales, lo que golpeaba a la pequeña industria con dureza. Éstas, al menos en el sector de confección de calzado y vestuario y el de herrería y guarniciones, pudo avanzar tímidamente, por la demanda de uniformes militares que requería el Estado<sup>92</sup> para ataviar al ejército nacional, el que debía enfrentar a rebeldes en los levantamientos de caudillos y procurar la protección de las fronteras.

El Estado no escatimaba en gastos para preparar a sus tropas —que para la década del '40 alcanzó el 49% del total del presupuesto nacional (Lynch: 287)—, debido al difícil proceso de unificación y pacificación del país tras su independencia de España. No sólo hubo levantamientos encabezados por caudillos que lideraban distintas regiones del territorio, bien avanzada la segunda mitad del siglo XIX, sino también falta un gobierno que dirigiera los destinos de la nación. Las trece provincias que conformaban al país se gobernaban a sí mismas, de manera independiente del poder central, aunque se encontraban agrupadas en la Confederación de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Esos autogobiernos fueron aceptados por Rosas, quien vio en las relaciones interprovinciales y en las alianzas políticas, económicas, militares y familiares una forma de control más efectiva que el respeto a la letra de una Constitución. Además, durante la primera mitad del

---

<sup>91</sup> Establecimientos en los que se sacrificaba al ganado, se extraía el sebo, se salaba la carne y se curtían los cueros para su comercialización.

<sup>92</sup> Demanda de productos que mantenía a pequeños talleres artesanales, los cuales para 1831, correspondían a 94 para la curtumbre, 83 de carpintería, 47 forjas y 42 de plateros. Véase LYNCH, JOHN. "Las repúblicas del Río de la Plata". En: BETHELL, LESLIE (Ed.). 1992. "Historia de América Latina. América Latina: economía y sociedad 1870-1930". Cambridge University Press, Editorial Crítica. V.7. Págs.: 264-318.

mismo siglo, la Confederación enfrentó intervenciones militares extranjeras, una de ellas el bloqueo francés al Río de la Plata.

El bloqueo, al mando del contraalmirante Louis-Jean-François Leblanc, se extendió desde el 28 de marzo de 1838 hasta el 29 de octubre de 1840 y se produjo debido a la imposición, por parte del gobierno de Rosas, a los ciudadanos franceses residentes de la provincia de Buenos Aires, de realizar el servicio militar. También por el encarcelamiento sin previo juicio de dos ciudadanos (uno de los cuales muere) y por la negativa de indemnizar a un tercer ciudadano y a la viuda del difunto.

Leblanc se traslada a Uruguay con instrucciones de iniciar acciones coercitivas, y aunque cuenta con el apoyo de los opositores a Rosas —entre los que se cuenta el general disidente Juan Lavalle—, hace un último intento por obtener el sometimiento del gobernador de Buenos Aires:

“En nombre de Francia vengo a daros la última prueba de benévolas intenciones”; (Rosas) no debería dejarse arrebatar “por una simple cuestión de amor propio”, debería pesar la debilidad del “país que os ha escogido para gobernarlo” y los medios de poder que tenía la escuadra que estaba frente a Buenos Aires, “reflexionando sobre las consecuencias”: la escuadra se volvería a su estación si, por lo menos, suspendía la aplicación de la ley de milicias a los franceses y prometía indemnizar a Despouys, Lavié y la viuda de Bacle”<sup>93</sup>.

La respuesta de Rosas no se hizo esperar, negando las injusticias apeladas por el contraalmirante: “Exigir sobre boca de cañón privilegios que solamente pueden concederse por tratados es a lo que este gobierno, tan insignificante como se quiera, nunca se someterá... ningún interés francés se encuentra atacado” para tolerar la presencia de la escuadra en la rada” (Rosa: 311). A lo que el Leblanc respondió enérgicamente: “quejándose por haber “rehusado las reclamaciones tan justas y moderadas que dirigí” y diciéndole “agregáis la ironía a vuestra malevolencia” al decir que ningún interés francés se halla atacado “cuando tenéis a mis compatriotas en vuestras cárceles o en la milicia”” (Rosa: 311). Razón por la que Francia, continuó con las medidas de presión contra Argentina.

En el tiempo que duró el bloqueo la economía argentina se estancó por la pérdida del principal ingreso del Estado: los impuestos aduaneros. De esta manera, se privilegió el gasto en el sector militar en desmedro del social para todo el país. Se vieron más afectados la educación —casi se cerró la universidad de Buenos Aires—, el bienestar en general y los servicios sociales. Las provincias, mostraron su descontento. No estaban de acuerdo en

---

<sup>93</sup> ROSA, JOSÉ MARÍA. 1972. “Historia Argentina: Unitarios y federales (1826-1841)”. Buenos Aires: Editorial Oriente S.A. Pág.: 310.

asumir los costos de un conflicto que sólo concernía a Buenos Aires, puesto que ninguna de las otras provincias obligaba a los franceses a prestar servicio militar. Con esto se desestabilizó el sistema federal, ya que el resto de los territorios comenzaron a cuestionar el poder que se ejercía desde Buenos Aires de mano del rosismo.

La postura de Rosas fue enérgica, pues para él éste era un problema de carácter nacional, que hacía peligrar la independencia y la soberanía de la Nación. Convenció así a otras provincias que lo que buscaban los franceses era convertir al país en una colonia. Mientras tanto, en Francia la ocupación iniciada era celebrada como una labor civilizadora:

“La prensa francesa recibió alborozada esta demostración de la presencia y poderío de Francia en América, que renovaba perdidas glorias coloniales. Hasta la circunspecta *Revue del Deux Mondes* en su número de julio habló del “alto deber que incumbía a Francia de ejercer su influencia disciplinaria y civilizadora sobre los degenerados hijos de los héroes de la conquista española” (Rosa: 312).

Pero el bloqueo no sólo causó estragos en la economía argentina, sino también en la de Inglaterra. Pero a pesar de los problemas que le producía a los comerciantes de ese país el impedimento de sacar sus productos, el gobierno inglés apoyó el actuar de Francia y sus medidas *pacíficas* de presión, rompiendo relaciones con Rosas. El bloqueo impidió poner en el mercado los productos de una economía que se basaba en la exportación, y los saladeros, curtimbres y haciendas tuvieron que desafiliar un gran número de trabajadores, cerrar o disminuir su producción. El país vio que comenzaba a escasear la harina que se traía desde Rio Grande, por lo que subió el precio del pan, así como el de la leña que se transportaba por los ríos. Lo mismo pasó con los productos industriales que llegaban desde Europa, que el país no elaboraba o que lo hacía en pequeñas cantidades, lo que no alcanzaba para cubrir la demanda. La población estanciera fue la que se vio más perjudicada, puesto que la situación de las clases bajas no cambió de forma dramática. Al fin el bloqueo no resultó ser la medida de presión que los franceses esperaban:

“Roger y Leblanc se equivocaron al suponer que la incidencia económica del bloqueo bastaría para que cayese Rosas. La falta de muchos artículos fue gravísima, pero sólo acusaron inquietud los pudientes que no podían vender sus producciones pecuarias o no tenían jabones, perfumes y ropas europeas. La clase popular, sin pan ni trabajo, con abundancia de carne pero poco tabaco, yerba y azúcar, no desfalleció un momento. Es lo que ocurre siempre: las sanciones económicas sólo mueven a la resistencia de quienes extrañan lo superfluo, nunca de quienes se privan de lo indispensable...” (Rosa: 314).

Una de las medidas que se tomó para afrontar los problemas económicos, producto de la acción militar francesa, fue la reducción del gasto público, así como la de los sueldos de los militares. De esta forma, el bloqueo, al contrario de lo que se esperaba, ayudó al desarrollo industrial y agrícola del país, a la vez que contribuyó a la mejora de los transportes por

carretera. Pero la amenaza constante que caía sobre Buenos Aires, de desembarco o bombardeo francés, provocó el rechazo de la forma como Rosas había manejado el conflicto y causó la unión de sus detractores, muchos de ellos en el exilio.

Las fuerzas opositoras a Rosas, encabezadas por Lavalle, eran demasiado escasas como para inclinar la balanza a su favor. Por otra parte, un aumento del contingente bélico francés, para apoyar al movimiento opositor, habría producido un conflicto internacional mayor, atrayendo la presencia de Estados Unidos, donde ya se había implantado la doctrina Monroe, y la de Inglaterra, cuyos intereses económicos se estaban viendo cada vez más comprometidos. El hecho de que Rosas supiera, por boca de su amigo y cónsul inglés Henry de Mandeville, que la intención de Francia era más bien pacífica, ayudó al gobernador a no desistir en la resistencia al ejército galo, mientras se producían una serie de levantamientos antirosistas, con apoyo bélico francés, se alzaron en armas las provincias de Santa Fe y Corrientes, mientras que Uruguay, aun acogiendo a la armada francesa, se mantuvo neutral.

Las campañas iniciadas por las provincias disidentes pronto terminaron en derrotas. Además se debilitó la imagen de los unitarios, contrarios a Rosas, a los que se acusó de estar vendidos a los franceses. Estos hechos contribuyeron al fortalecimiento de la imagen de Rosas, y a su reelección.

Francia había cambiado la estrategia y se disponía al ataque de Buenos Aires. La presión inglesa no se hizo esperar, por lo que Luis Felipe I, rey de Francia, desistió y decidió enviar al vicealmirante Ange René Raymond, barón de Mackau, destacado por sus cualidades diplomáticas. Si bien Rosas no aceptó las indicaciones de Mackau, tras la intervención y señalamientos de Inglaterra, accedió a negociar.

El 6 de enero de 1840 se firma el tratado Mackau-Aranda, que considera tanto a Francia como a la Confederación Argentina naciones favorecidas. Se devuelven los barcos tomados por el contingente francés a Buenos Aires, y Buenos Aires acepta el pago de las indemnizaciones que generaron el conflicto. Se elimina el servicio militar a los ciudadanos franceses, además de darles el trato de nación más favorecida. También Rosas acepta la amnistía de los unitarios, solicitada por el país galo, pero solamente la de los civiles y militares de menor rango. Los de alta jerarquía sólo serían perdonados previa presentación de un contrato escrito. Se ratifica el convenio, y la pacificación es recibida como un triunfo por parte de la Confederación.

Rosas continuó su actividad bélica, persiguiendo a Lavalle y a los unitarios opositores, y comenzó a concentrar su ejército para intervenir en Uruguay. Mientras las provincias del litoral disfrutaban de un tiempo de relativa paz y se reactivaba la economía, que durante el tiempo de Rosas se había basado principalmente en la cría de ganado, lo que la llevaba al estancamiento. La Confederación tenía ahora como gran competidor a Rio Grande do Sul y, además, se enfrentaba a la baja en la demanda de carne salada. Por eso se comenzó a diversificar la producción, con la introducción de ganado ovino. De mano de ciudadanos ingleses, se trajeron al país las mejores especies, mejorándose también las ya existentes, a la vez que se hicieron más eficientes los métodos de cría y tratamiento de la lana. Ésta se convirtió en un producto de alta demanda, especialmente por parte de Inglaterra. Pronto hubo una llegada más o menos constante de inmigrantes, quienes vieron en ese floreciente negocio posibilidades reales de obtener grandes beneficio y a corto plazo:

Llegaron inmigrantes, ya como asalariados, como asociados que participaron en los beneficios o como granjeros arrendatarios. Sobre todo los irlandeses eran bien recibidos como pastores, pero también llegaron vascos y gallegos; y mientras no fue una inmigración masiva supuso mano de obra, conocimientos prácticos y beneficios. A menudo a los recién llegados se les daba una participación mediante contratos de cinco años, recibiendo un tercio de las nuevas ovejas y un tercio de la lana a cambio de cuidar el rebaño y de pagar los gastos. Un inmigrante en unos cuantos años podía ganar lo suficiente para comprar la participación en medio rebaño y al final del contrato ya tenía suficientes ovejas y dinero para instalarse por su cuenta (Lynch: 293-294).

La iniciativa no contó con todo el apoyo del gobernador, aunque los avances y acumulación de capitales en torno a la nueva actividad daba cuentas positivas. La situación económica en la ciudad de Buenos Aires no era la mejor, debido al gasto militar que resentía las arcas fiscales y detenía el desarrollo, la inversión y el heroseamiento de la urbe:

“La quinta década [del siglo XIX] corresponde, por entero al dominio de la tiranía. El progreso de la ciudad detiene su curso y empieza la declinación por la ruina de los edificios, el descuido de las iglesias y la clausura de las escuelas. Viéronse entonces aquellos singulares atentados contra la religión de que hacen memoria los ancianos. Retratos del Dictador conducidos por sus admiradores, se colocaban con veneracion en el sitio reservado á la Divinidad, y allí le rendían los sufragios reservados á la virtud”<sup>94</sup> (sic).

Tales gastos eran para el mantenimiento del ejército, puesto que, de nuevo, la Confederación se vería inmersa en conflictos bélicos con otros países. En 1843 Rosas anunció el bloqueo del Uruguay, en apoyo y para el reconocimiento a Manuel Oribe como líder legítimo. Éste había sido derrocado por Fructuoso Rivera, quien intentó invadir territorio de la Confederación. Con el bloqueo Rosas esperaba devolver el poder a Oribe y

---

<sup>94</sup> LATZINA, FRANCISCO (Presidente de la comisión para su compilación) .1889. “Censo general de población, edificación, comercio e industrias de la Ciudad de Buenos Aires [1887]”. Buenos Aires: Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco. Tomo primero. Pág.: 45.

acabar con los unitarios que todavía permanecían en el territorio uruguayo. Inglaterra se opuso a la intervención de la Banda Oriental, a lo que se sumó Francia, en parte por los intereses de ambas naciones en la libre navegación de los ríos interiores de la cuenca del Río de la Plata. Levantan así el estado de sitio en el que se encontraba Uruguay y apresan la escuadra de la Confederación. El 2 de agosto de 1845 se inicia el bloqueo anglo-francés, que se extendió por cerca de cinco años.

A comienzos del conflicto, una vez declarado el bloqueo por parte de la alianza anglo-francesa, una serie de ataques de los europeos, junto con la toma de buques de guerra bonaerenses y desembarcos y asaltos de baterías, despertaron la alarma en Inglaterra. Aún no se había declarado la guerra y las medidas tomadas debían ser para resguardar la paz y el cese de las hostilidades en Montevideo. Ambas escuadras apelaron a una misión diplomática, la que fue desestimada por varias naciones americanas, que manifestaron su rechazo a estos actos, que fueron vistos como un atropello a las soberanías del continente:

“Triunfe la Confederación Argentina o acabe con honor, Rosas, a pesar del epíteto de déspota con que lo difaman, será reputado en la posteridad como el único jefe americano del sur que ha resistido intrépido las violentas agresiones de las dos naciones más poderosas del Viejo Mundo”; decía “O Brado de Amazonas”. De Río de Janeiro, el 13 de diciembre de 1845”.

“El ex presidente de Chile, general Pinto, le escribe al ministro plenipotenciario argentino: “Todos los chilenos nos avergonzamos que haya en Chile dos periódicos que defienden la legalidad de la traición a su país, y usted sabe quiénes son sus redactores””<sup>95</sup>.

Además, en el mes de septiembre del mismo año, los países aliados iniciaron una expedición por el río Paraná con el objetivo de abrir el comercio libre con las provincias del interior —que parecía ser la verdadera intención de su intervención—, la cual resultó un completo fracaso: “Pero la expedición no encontró ni acogedores clientes ni prometedores mercados, y en cambio se encontraron con impuestos aduaneros, sospechas locales, contrabando y el problema de regresar por el río” (Lynch: 291). Si bien el bloqueo intentaba asfixiar económicamente al gobierno de Rosas, ya que se impedía el intercambio económico con el exterior, sucedió todo lo contrario, el intercambio comercial entre las provincias aumentó. Y el sistema económico que no había cambiado durante los años de gobierno del dictador, volvió nuevamente a replegarse mientras se esperaba el retiro de las fuerzas extranjeras, el ganado en las haciendas se multiplicó, tanto el bovino como el ovino, aumentando la producción de lana y alcanzando ésta una exportación masiva.

---

<sup>95</sup> BICHO COLORADO. “El día que robaron la escuadra (26 de julio de 1845)”. [en línea] Argentina. La Gazeta Federal. <<http://www.lagazeta.com.ar/bicho.htm#1>> [Enero 2014].

El 11 de agosto de 1846 se firmó un acuerdo para el cese de las hostilidades. Por otra parte, las relaciones entre Inglaterra y Francia comenzaban a deteriorarse, pero, aun así, en 1848 hicieron un último intento por zanjar el tema con la Confederación y Uruguay, pero nuevamente la actitud beligerante de los enviados dificultó llegar a un acuerdo y, debido a conflictos en Europa, los dos representantes europeos abandonaron el continente. Antes de marcharse, el barón francés Jean-Baptiste Louis Gros levantó el bloqueo francés a Uruguay, pero no así a la Confederación.

La situación en Francia había cambiado con el paso de la Segunda República y, mientras la economía de la Confederación se hizo casi invulnerable a las presiones del exterior, el bloqueo comenzó a herir el comercio de Inglaterra; los costos estaban siendo mayores que los beneficios. Por esta razón, en 1849 el país inglés decidió acabar con ese conflicto que le estaba significando grandes pérdidas. Se envió a un representante para reanudar las relaciones diplomáticas con el Río de la Plata cortadas hacía tres años. Un mes después se firmaba el Tratado Southern-Arana, en el que se le reconocía la completa soberanía sobre sus ríos interiores a la Confederación Argentina, además de su derecho a resolver sus diferendos con Uruguay de la manera y con las medidas que considerara apropiadas, sin intervención extranjera. Inglaterra devolvió la flota y la isla capturada, y se hizo un desagravio a la bandera de la nación confederada por parte de la flota británica, la que se consideraba vencida. Eso sí, se le negó a Rosas la posibilidad de exigir compensaciones económicas por perjuicios recibidos.

La posición de Francia era distinta, con el nuevo gobierno aumentaban las tendencias belicistas y, además de incrementar el contingente militar en el Río de la Plata y en Uruguay, se pensó en la posibilidad de la conquista de territorio. Pero la situación económica gala cambió, lo que llevó a someter a reconsideraciones los gastos que le suponía la mantención del ejército y la ayuda económica que entregaba al Uruguay para que se sostuviera, por lo que en diciembre de 1849 se votó el cese de las hostilidades y el recorte de la ayuda al Uruguay, al que sólo se apoyaría por nueve meses más. Estas medidas fueron una forma de dar continuidad a la alianza que, aunque débil, se mantenía aún con Inglaterra. A pesar de las intenciones de cese de conflicto, se envía un fuerte contingente militar para apoyar a las fuerzas emplazadas en Montevideo, cuyas instrucciones eran llegar a un acuerdo de paz con Rosas. Después de una serie de reuniones, se llegó a un acuerdo que fue firmado el 31 de agosto de 1850 y que se asemejaba a los

términos que se habían alcanzado con Inglaterra, aunque el acuerdo nunca fue ratificado por Francia.

Esta situación fue sentida como una victoria para Rosas, lo que, sumado a las excelentes condiciones económicas en que se encontraba la Nación, con un comercio floreciente que auguraba una edad de oro, aumentaba su credibilidad. Pero la bonanza no fue sino transitoria, puesto que nuevamente el país se vio enfrascado a conflictos bélicos. La población, que hasta entonces había apoyado a Rosas, le dio la espalda, porque éste había dejado de lado su proyecto de pacificación y perseguía una nueva victoria por las armas. Tras la ruptura de relaciones con Brasil y las aspiraciones de reconquista del Paraguay, uno de sus generales, Urquiza, dimitiría y se aliaría con Brasil y con las fuerzas enemigas de Rosas. Con una exitosa campaña, el exgeneral rosista logró unificar Uruguay, expulsando a Oribe, venciendo a Rosas en la batalla de Caseros el día 3 de febrero de 1853 y obligándolo a partir al exilio en Inglaterra. Urquiza se designó gobernador de la provincia. Posteriormente, logrará unificar la Confederación bajo una constitución y será elegido presidente en 1854. Pero Buenos Aires no se unió a la Confederación, lo que mantuvo al país con serios problemas económicos y en constantes conflictos armados con las provincias rebeldes.

Pero, aun después de los grandes conflictos con Francia, arriba ilustrados, la influencia y la presencia de los ciudadanos de este país continuaron siendo decisivas en muchas esferas de la vida nacional argentina. Incluso desde comienzos de la vida independiente y luego con la llegada de artistas franceses. En 1832 el cónsul general de Francia, Jean Baptiste Washington de Mendeville, junto con otros residentes, funda la Sociedad Filantrópica Francesa encargada de dar auxilio y ayuda a sus coterráneos: "La Sociedad tiene por finalidad, en primer lugar, aliviar o ayudar a los franceses desamparados, luego y proporcionalmente con el desarrollo de los medios de la sociedad todo aquello que podrá resultar de utilidad a favor de la población francesa residente en las Provincias Unidas del Río de la Plata"<sup>96</sup>. Para 1843 ésta ya contaba con 560 miembros, de los cerca de 3000 franceses residentes en el país; para finales de siglo, a 1887, eran 20.031<sup>97</sup>, habiéndose

---

<sup>96</sup> CEJAS, CLAUDIA. 2011. "Historia del Hospital Francés de Buenos Aires". En: Revista argentina de radiología. vol.75 no.4 Ciudad Autónoma de Buenos Aires oct. /dic. pp. 345-351.

<sup>97</sup> LATZINA, FRANCISCO (Presidente de la comisión para su compilación) .1889. "Estado de la Población de Buenos Aires". En: "Censo general de población, edificación, comercio e industrias de la Ciudad de Buenos Aires [1887]". Buenos Aires: Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco. Volumen 2. Pág.: 45.

convertido en la tercera nacionalidad con mayor presencia, representando el 10% de la población total.

Cuando aumentaron las casas editoriales, la literatura francesa marcó las tendencias de las letras nacionales. Los folletines especialmente se pusieron de moda. Muy importante fue la influencia que la cultura francesa tuvo en los intelectuales y en la oligarquía de la Confederación, como lo expresa, por ejemplo, Lucio V. Mancilla en un texto que dedica a Zola:

“La influencia de las ciencias, de las artes, de las letras francesas, ahora y en todo tiempo, ha sido tan grande entre nosotros y en toda la América Latina, que puedo afirmar, sin temor de ser rectificado, que el pensamiento de sus filósofos, de sus jurisconsultos, de sus poetas, de sus dramaturgos, de sus novelistas es el que tiene en el Nuevo Mundo más vasto auditorio”<sup>98</sup>.

Además, a lo largo de su obra, Mancilla da cuenta de la presencia de la lengua francesa y de la manera en que ésta fue el instrumento por medio del cual se accedió a la literatura venida de Europa, así como al pensamiento político y filosófico. También da cuenta de la influencia de Francia en las costumbres de la sociedad oligárquica y de la instauración de una tradición. Esas mismas familias veían a París como el primer destino de sus viajes a Europa, tanto de placer como para enviar a sus hijos a estudiar.

La literatura de la época posee muchos otros ejemplos que dan cuenta de la presencia de elementos franceses en la cotidianeidad de la vida nacional:

“Los troncos de los carruajes particulares eran arrastrados por yeguas y caballos de raza, de pelo satinado y reluciente, con cocheros más correctos que en los tiempos de Alejandro. No era chic hablar español en el gran mundo: era necesario salpicar la conversación con algunas palabras inglesas, y muchas francesas, tratando de pronunciarlas con el mayor cuidado, para acreditar raza de gentilhombre”<sup>99</sup>.

Estas nuevas influencias contrastaban con una sociedad que aún arrastraba la pobreza de su pasado colonial tanto como las dificultades de su unificación como república independiente:

“El hombre de la ciudad viste el traje europeo, vive de la vida civilizada, tal como la conocemos en todas partes: allí están las leyes, las ideas de progreso, los medios de instrucción, alguna organización municipal, el gobierno regular, etc. Saliendo del recinto de la ciudad, todo cambia de aspecto: el hombre de campo lleva otro traje, que llamaré americano, por ser común a todos los pueblos; sus hábitos de vida son diversos; sus necesidades, peculiares y limitadas; parecen dos sociedades distintas, dos pueblos extraños el uno del otro”<sup>100</sup>.

Polarización de las sociedades latinoamericanas, influenciadas por Europa y progresistas, por un lado, y por el otro, con una vida de campo, residual del pasado hispano.

---

<sup>98</sup> MANCILLA, LUCIO V. 1963. “Autores, astrónomos y libros para la exportación”. En su: “Entre-Nos: Causeries del jueves”. Buenos Aires: Hachette. Pág.: 379.

<sup>99</sup> LÓPEZ, LUCIO VICENTE. 1941. “La gran aldea”. Buenos Aires: Sopena. Pág.: 87.

<sup>100</sup> SARMIENTO, DOMINGO FAUSTINO. 1993. “Facundo”. Caracas: Biblioteca Ayacucho. Pág.: 29.

Sarmiento<sup>101</sup> fue uno de los máximos críticos de la herencia hispana y el mayor defensor de los progresos de las naciones de Europa central y de Estados Unidos: “Para un americano y particularmente para aquel que ama y busca la ciencia, no hay mayor felicidad que la de poder verificar un viajecito a la fuente de toda luz y de toda verdad en este siglo, Europa”<sup>102</sup>. En su viaje a París, Sarmiento describe a la ciudad como si fuera un *aleph*, donde es posible encontrar todos los conocimientos, la historia, los tipos humanos, las artes y donde las palabras no dan abasto para abarcarla en su totalidad: “Acaso no acierte a darle a Ud. una idea de París tal que pueda presentárselo al espíritu, tocarlo, sentirlo bullir, hormiguar. Haría si lo intentara muy huecas frases, llenaría páginas de descripción insípida, y Ud. no estaría más avanzado por eso. París es un pandemónium, un camaleón, un prisma”<sup>103</sup>.

La fascinación y el entusiasmo por la capital europea fueron transversales a, prácticamente, toda Latinoamérica. Francia y en particular, París (la ciudad moderna por excelencia), eran el modelo de civilización, donde se podía tener la experiencia de la modernidad; “El prestigio de la Francia en La Argentina es extraordinario. La irradiación espiritual de este país se advierte, allí, en todas partes. La literatura francesa se difunde en él, lo mismo que las ideas liberales y humanistas”<sup>104</sup>.

Pronto la influencia de Francia comenzó a ser adoptada por los habitantes de la Confederación: en los usos, en las costumbres y en las modas. Ello transformaba a Buenos Aires: “Buenos Aires! (sic) Como quien dice París en América, porque el viejo Buenos Aires se va, y éste, poco a poco, se nos va convirtiéndo en un *petit Paris!* (Mancilla,1963: 151)”. Cambiaba también la vida intelectual, puesto que Argentina no fue ajena al fenómeno que significó el libro francés y la forma en que éste se convirtió en una suerte de

---

<sup>101</sup> Sarmiento, debido a su influencia llegó a ser presidente de la Nación. Anterior a lo cual fue colaborador del gobierno y propuso los lineamientos que debía seguir el sistema educativo del país (tarea que realiza primero en Chile, durante su exilio, tras ser enviado por el gobierno a investigar al respecto en distintos países).

<sup>102</sup> Cita en PIERINI, MARGARITA. (1998). "Sarmiento en París: viaje al corazón de la Modernidad", *Revista Actual* 38, Dirección General de Cultura y Extensión de la Universidad de Los Andes, Mérida, Venezuela, 177-196. Pág.: 78.

<sup>103</sup> SARMIENTO, DOMINGO FAUSTINO. 2004. “Viaje a Francia”. Caracas: Biblioteca Ayacucho. Pág.: 54

<sup>104</sup> BIOCCA, HYDÉE J. 1963. “Una imagen de la Argentina en el siglo IXI francés. Según “La revue des deux mondes” 1835-1885”. Bahía Blanca: Cuadernos del Sur. Instituto de Humanidades. Universidad Nacional del Sur. Pág. 52.

agente promotor de cultura<sup>105</sup>. Incluso el francés influyó sintácticamente en el habla de los argentinos, según observa Luciano Abeille<sup>106</sup>:

“En las universidades los estudiantes preparan sus cursos ayudándose con textos escritos o traducidos en francés.

Las obras francesas sobre el derecho, la medicina, las ciencias, las letras, la filosofía, etc. Se encuentran en las bibliotecas de los abogados, de los médicos, de los ingenieros, de profesores y de todos los eruditos.

Hay en Buenos Aires varias librerías francesas cuya principal clientela la constituyen los argentinos y las argentinas –los franceses residentes aquí, recibimos por lo general libros y revistas directamente de Francia. Esas librerías surten a su clientela selecta de libros técnicos, de novelas, de revistas, de diarios de moda, etcétera.

Es natural, es lógico pues que de la lectura y del estudio de tantas producciones francesas, el argentino se asimile las ideas, las expresiones y giros sintácticos.

El Doctor Carlos Pellegrini me decía que él no leía casi sino francés e inglés –francés sobre todo– y que su frase debía fatalmente resentirse de sus lecturas.

Además se enseña a los niños a hablar francés desde su tierna edad: y esta enseñanza puramente mecánica imprime en esas tiernas inteligencias al mismo tiempo que el vocablo el giro de la frase, giros que conservan aún en sus conversaciones en *idioma nacional* y que incorporan definitivamente en su lengua más tarde, cuando en los institutos de enseñanza se les aprende la lengua francesa por medio de la gramática de la traducción” (Abeille: 225-226).

Los viajeros corroboraron estos datos. Según algunos en Buenos Aires, “se viste como en París; se habla español, en verdad, pero se piensa en francés”<sup>107</sup>.

Durante el siglo XX, debido a la admiración que Francia despertaba en la Argentina, se comenzaron a producir localmente diarios y revistas francesas para mantener a la población informada sobre los sucesos que acontecían en el país galo. Además, el aumento de población francesa, debido a las nuevas políticas migratorias, creó una aún mayor demanda de parte de los recién llegados: “La admiración por la cultura y el espíritu de Francia llevó a varios argentinos a editar revistas y periódicos para difundir noticias de la patria espiritual y ayudar a mantener unida a la colectividad”<sup>108</sup>.

El teatro francés también influyó en el Plata: los bonaerenses eran ávidos consumidores de entradas para las presentaciones que hablaban de la vida en la capital gala; era la forma de enterarse de lo último que ocurría allí y de las tendencias en la moda, las que traían las y los artistas invitados:

---

<sup>105</sup> Véase la página 24.

<sup>106</sup> El ciudadano de origen francés se desempeñaba como catedrático del Colegio Nacional de Buenos Aires donde se desempeñaba como profesor de francés. Además, perteneció a la Sociedad Lingüística de París. Véase ABEILLE, LUCIANO. 2005. “El idioma nacional de los argentinos”. Buenos Aires: Colihue.

<sup>107</sup> GARCIA D'AGOSTINO, REBOK, ASATO, LOPEZ. 1981. “Imagen de Buenos Aires a través de los viajeros: 1870-1910”. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Pág.: 100.

<sup>108</sup> Para acceder a más datos sobre las colecciones de prensa francesa del siglo XX contenidas por la Biblioteca Nacional de Argentina véase: PELOSI, HEBE CARMEN. “Publicaciones francesas en la Biblioteca Nacional”. En: BARBER, ELSA (compiladora). 2012. “Bibliotecas de colectividades: actas del 5° Encuentro”. Buenos Aires: Biblioteca Nacional.

“El teatro francés tenía gran éxito en Buenos Aires. En ocasión de la muerte de Emile Augier, Mansilla recuerda a sus conciudadanos la pieza Fourchambault, que más o menos todos ustedes han aplaudido (p. 625). Les surprises du divorce, y Le voyage de M. Perrichon marcaron el triunfo en Buenos Aires del actor Coquelin quien, del 7 de julio al 26 de agosto de 1888, dio 38 funciones en vez de las 20 anunciadas (p. 375), y se volvió a su tierra cargado de elogios entusiastas y de valiosos presentes. Los porteños no vacilaban en pagar tres duros por La vie parisienne (p. 373) con tal de enterarse de los acontecimientos sociales y culturales de la capital francesa, y devoraban los libros llegados de allí”<sup>109</sup>.

También la arquitectura fue influida por estilos que se importaron desde Europa a Buenos Aires, entre los que destacaron el romanticismo italiano y el gótico inglés. Para fines de siglo, domina el *Art-nouveau* (Instituto de Arte Americano: 27). Se usan las técnicas de construcción tanto europeas como de Estados Unidos. Pero sin duda fueron las calles del centro de la ciudad bonaerense las que tendieron a semejarse más al viejo continente, sobre todo por la continua llegada de inmigrantes, entre los que se destacaban los franceses, quienes se dedicaron a actividades comerciales y pronto comenzaron a construir tiendas, negocios y bancos. La Sociedad Central de Arquitectos, por ejemplo, fundada en 1886, tuvo entre sus fundadores a arquitectos titulados en Europa y que validaron su título en la Universidad de Buenos Aires:

En 1869 había en Buenos Aires 33 arquitectos, 121 ingenieros, 61 agrimensores, 3.258 albañiles, 3.094 carpinteros, 1.301 herreros, 104 marmolistas, 804 pintores, 50 vidrieros y 27 yeseros. En el nivel superior la mayoría eran europeos, ingleses al principio y luego italianos [...], más unos pocos argentinos educados en Europa. Eran graduados en Universidades o en las famosas Escuelas Politécnicas, como la de París<sup>110</sup>.

Para mediados de siglo, Buenos Aires experimenta un proceso de rápida transformación. La ciudad portuaria adopta nuevos estilos, aunque se mantiene y actualiza la forma de construcción hispana. En relatos de cronistas y visitantes de la ciudad, puede percibirse la lucha por estar al corriente del progreso, dejando atrás el pasado de la colonia:

“Y este extraño contraste fue el que percibió y expresó el viajero Xavier Marmier en 1850, en cuyo relato vale la pena detenerse: “Para ayudarme a exponer algunas de esas imágenes cotidianas, suponga el lector que me acompaña por algunos momentos en un paseo a pie por las calles de la ciudad. Entramos en la calle de Perú: a derecha e izquierda se descubre el lujo y la industria de Francia: en las mueblerías, joyerías y peluquerías; en las sedas recién llegadas de Lyon y en las cintas Saint-Etienne, así como en las últimas creaciones en vestidos y sombreros. Detrás de una ventana enrejada, una muchacha prepara una guirnalda de flores artificiales que podría figurar muy bien en un salón del Quartier Saint-Germain; un sastre coloca en su vidriera el nuevo figurín del *Journal des Modes* que ha llegado la víspera por el paquebote del Havre y que será la atracción de los elegantes; un librero dispone cuidadosamente sobre sus estantes una colección de libros. El librero se sentiría perplejo si alguien le pidiera las obras de Garcilaso de la Vega o de algún otro historiador español antiguo, pero siempre tiene a mano las novelas de Dumas, de Sandeau y las poesías de Alfred de Musset. Diríase un rincón de París o una copia de Rue Vivienne. Y lo es, en

---

<sup>109</sup> Citas de Lucio Mancilla en VELAZQUEZ, PAULA BELLOT. (Otoño-Primavera 1986) "Influencia de la cultura y la lengua," *Inti: Revista de literatura hispánica*: No. 24, Article 15. Pp. 181-189. En Pág.: 183.

<sup>110</sup> INSTITUTO DE ARTE AMERICANO. 1965. “La arquitectura en Buenos Aires: (1850-1880)”. Buenos Aires: Instituto de Arte Americano. Pág.: 35.

efecto, pero una copia con chaleco color escarlata, como aquellas que lucían en París después de nuestra famosa revolución de febrero”

“Hacemos un rodeo y pasamos por los comercios ingleses y por el taller del inteligente Favier, que hace con la misma delicadeza, un retrato al óleo que uno al daguerrotipo. Así llegamos al cabildo, policía y cárcel de la ciudad. La escena cambia súbitamente. Estábamos en Europa; ahora estamos en la América primitiva, en la región de las Pampas [...]”.

Tiene la ciudad unos ciento veinte mil habitantes, de los cuales la mitad son extranjeros pertenecientes a diversas naciones. Eso era la Buenos Aires rosista, entre europea y gaucha” (Rama, 2001: 228-229).

Las calles que nos retrata este viajero, bullentes de negocios, la mayoría de ellos dedicados a la venta de productos de lujos traídos de Europa, ejemplifican la presencia de gustos en la élite. Tanto así que los niveles de importación de mercancías llegaron a ser muy elevados: “La importación de productos de lujo y de consumo absorbía el capital excedente que de otra forma se podría haber invertido. Pianos, relojes, joyas y piedras preciosas constituían el 10 por 100 de las importaciones anuales. Los productos de consumo y lujo tales como muebles, ropa y zapatos para el mercado de calidad suponían el 32 por 100” (Lynch: 273).

Que este tipo de importaciones alcanzara dichos volúmenes se debía, en gran medida, a la influencia que tenía el viejo continente en toda América y, además, al contingente de comerciantes galos que había llegado al puerto. La industria del lujo da cuenta de la sociabilización de la élite. Las clases altas, exhiben por ejemplo, la indumentaria, cambian también las normas sociales y la forma de vida de las mujeres: “fueran señoras o señoritas, ricas o sirvientas iban por la calle con la cabeza cubierta [...]. En vestimenta y en moda las mujeres mayores seguían las costumbres españolas e inconscientemente hacían caso omiso del modernismo de sus hijas, por quienes era adoptado cuanto venía de Francia”<sup>111</sup>. Este consumo de lo europeo genera un aumento en la importación de productos textiles en desmedro de la producción nacional, cuyo consumo quedó reservado a las clases populares: “Allí estaban amontonados vestidos de París, sedas de Lyon y encajes de Bruselas”<sup>112</sup>.

Las élites otorgan a estos bienes, elaborados en las grandes metrópolis europeas, un valor civilizatorio, ya que serían portadores, en sí mismos, de la modernidad. La diferencia de la procedencia social estaba determinada por el refinamiento, origen y calidad de las prendas para vestir. El lujo, el buen gusto, el estar a la moda, la ostentación y el poder de consumo se vuelven marcas de clase, como se relataba en las novelas de la época:

---

<sup>111</sup> GARCIA D'AGOSTINO, REBOK, ASATO, LOPEZ.1981. Op. Cit. Pág.: 46.

<sup>112</sup> *Ibíd.* Pág.: 85.

“Rigurosamente encorbatado de blanco, con un frac de Poole y un par de *pumps* de Thomas, don Benito penetraba una noche en mi cuarto, elegante y joven como un muchacho de veinticinco años. Yo me vestía lentamente; aquella noche hacía mi estreno en el club. ¡El club!... No es necesario decir que es el Club del Progreso de que hablo, y que el baile en perspectiva es un baile de julio: la gran *attraction* de la *season* porteña.

—¿Todavía en ese estado?...—me dijo al verme complicado en los preparativos de la camisa;—¡es la una casi!...

—¡Ah! ¿qué cree usted? Es cosa seria preparar una camisa... recuerde usted que me estreno.

—¡Ca! un hombre elegante no se fabrica; nace...” (López, 1941: 91).

Son estos cambios en el estilo de vida, los gustos y ocupaciones de las clases altas, así como la demanda de nuevos espacios por el aumento de la población y la diversificación de las actividades económicas, los que muestran la transformación del estilo de vida en la ciudad.

La transformación física se hizo urgente. La ciudad crecía de manera inorgánica y desordenada. Y la arquitectura del centro, pasó pronto de las grandes y amplias casas coloniales, apostadas en manzanas que formaban un damero perfecto, que se extendía tras el puerto, a “una arquitectura atiborrada que formaba un solo frente continuo” (Instituto de Arte Americano: 13).

Cabe recordar que incluso después de las dos intervenciones que Francia realizó en los territorios de la Confederación, ésta siguió siendo vista con buenos ojos por los contrarios a Rosas, quienes creían que los franceses podían ayudarles a lograr la libertad y la civilización. Sarmiento, aún en su exilio en Chile, declaraba en su *Arjiropolis* su inclinación por el país galo:

“La Francia es la nacion que por su influjo, su poder i sus instituciones representa en la tierra la civilizacion católica i artística del Medio-día. La Francia ha hecho bien de quedarse hasta el desenlace en el punto que su posicion le asigna en el Rio de la Plata, punto adonde propenden instintivamente los pueblos meridionales de Europa a reproducir su civilizacion, sus instituciones i sus artes”<sup>113</sup> (sic).

Especialmente, eran bien vistas las relaciones comerciales con ambos países europeos (Francia e Inglaterra), por los grandes beneficios que estos traían a las naciones americanas: “el comercio europeo enriquece ciudades, puebla desiertos, crea poder, desenvuelve civilizacion i agranda ciudades” (sic) (Sarmiento, 1850: 6).

Pero las transformaciones que requería el país para poder acceder a la modernidad no fueron fáciles. En sus comienzos, porque los conflictos bélicos con las repúblicas europeas y luego con Brasil, además de los conflictos y guerras internas, mantuvieron desfinanciada a la Nación, que dependía económicamente de la provincia de Buenos Aires. Ésta se negaba a unirse a la Confederación. Una de las primeras transformaciones que vivió la ciudad tras

---

<sup>113</sup> SARMIENTO, DOMINGO F. 1850. “Arjiropolis”. Santiago: Imprenta de Julio Belin I Ca. Pág.: 4.

la caída de Rosas, fue el abandono del rojo en las puertas, el que señalaba qué habitantes eran federalistas y apoyaban al recién caído general:

Se borró de las puertas y las paredes de los edificios la pintura colorada. El almazarron se tiraba á las calles por invendible, mientras que el verde inglés y el cardenillo, subió á las nubes, porque todos querían ocultar aquella orgía de rojo bajo los brochazos de una pintura más simpática. Así, la ciudad se transformó como por encanto, escapando, empero, algunos edificios de menores tutela, de esta saludable transformacion” (sic) (Latzina, tomo primero: 47).

A partir de allí, la municipalidad creada el 3 de abril de 1856<sup>114</sup>, inició numerosos trabajos de transformación y modernización. En 1853, el alumbrado era con aceite de bagual; en 1856 comenzó la implementación de la iluminación a gas para las calles y las casas — proyecto a cargo del arquitecto Prilidiano Pueyrredón, que había obtenido su título profesional en París—, pero sin llegar a toda la ciudad, lo que generó críticas debido a la diferencia entre los barrios aún alumbrados con aceite y la zona más central y el puerto: “La ciudad, después de la caída del sol, presentaba dos aspectos tan diferentes como lo son el del día y el de la noche: el primero lo producía el alumbrado a gas, y el segundo lo tenían los barrios alumbrados a aceite, cuyos viejos y sucios faroles arrojaban una luz rojiza y escasa”<sup>115</sup>.

Siguió a ello la construcción del primer ferrocarril, una de las más grandes obras de la década. Proyecto de Estado, junto con la mejora de las vías de navegación, según se establecía en la Constitución de 1853, y como una medida para unificar el territorio. Un grupo de ciudadanos conformó la Sociedad del Camino de Hierro de Buenos Aires al Oeste, la cual, seis meses después de lograda la concesión, entregaba los planos de los primeros diez kilómetros de línea férrea. Si bien, las carretas y las diligencias seguían siendo los medios de transporte preferidos, éstos tenían muchas dificultades para lograr llegar a su destino. Una de ellas eran las constantes inundaciones que sufría la ciudad:

La actual Plaza de Mayo, entonces dividida por la vieja Recova [...] en la Plaza de la Victoria y la de 25 de Mayo (frente al Cabildo), a menudo se convertían en un verdadero lodazal difícil de transitar. Y si esto sucedía en el epicentro de la vida porteña, vecino a los clubes y casas de comercio de la colectividad inglesa [...] no es difícil imaginar las precarias condiciones a medidas que las calles se alejaban hacia el suburbio, con estrechas vías polvorientas que se perdían a poco de andar, más allá del Callao. Otras eran poco menos que intransitables por el continuo uso comercial...”<sup>116</sup>.

---

<sup>114</sup> Si bien es dicha fecha la que da comienzo a la existencia de la Corporación Municipal de Buenos Aires, su existencia se basó en el decreto de creación de la Municipalidad dictado por Urquiza el 2 de setiembre de 1854, el cual no llegó a ver la luz, debido al actuar del movimiento opositor que bogaba por la no anexión de la provincia a la Confederación. Véase GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. 2008. “Ciudad de Buenos Aires: un recorrido por su historia”. Buenos Aires: Dirección General de Patrimonio e Instituto Histórico. Pág.: 40.

<sup>115</sup> BILBAO, MANUEL. 1934. “Tradiciones y recuerdos de Buenos Aires”. Buenos Aires: Ferrari Hnos. Pág.: 320.

<sup>116</sup> TARTARINI, JORGE D. 2005. “Arquitectura Ferroviaria”. Buenos Aires: Colihue. Pág.: 65.

En 1855 se iniciaron los trabajos de construcción del tren no sin dificultad. Lo primero fue conseguir la aprobación del proyecto por parte de los vecinos, quienes veían en el tren un peligro para la integridad física de sus casas. Tampoco se contaba con el capital ni con el personal necesario, por lo que el gobierno apoyó económicamente la empresa. Los materiales, al igual que los trabajadores, fueron traídos desde Inglaterra. Una vez terminados los trabajos, y antes de la inauguración, un accidente empañó la prueba del primer recorrido. El tren se descarriló, y aunque no hubo muertos, se retrasó la entrega del proyecto:

“El viaje se hizo despacio y el tren llegó sin novedad alguna á Floresta. Dispuesto este para el regreso y satisfechos los señores de la comisión del primer ensayo, ordenaron al señor Allande volver con más celeridad [...]. Como á la mitad del trayecto, y estando el tren sobre un terraplén, safó la locomotora de los rieles, corrió por alguna distancia sobre los durmientes, rompiendo unos 60 ó 70 metros, hasta que bajó el talud del terraplén”<sup>117</sup> (sic).

En 1857 se inauguró la línea del primer ferrocarril del país, la cual determinó, de allí en adelante, la traza urbana de Buenos Aires. Las líneas continuaron ampliándose a lo largo de la Nación, superando, en 1889, los nueve mil kilómetros de extensión. Lamentablemente, la compañía no logró consolidarse económicamente por lo que el Estado la nacionalizó en 1862. La industria ferroviaria pasó a depender de capitales nacionales y de inversiones extranjeras, mayoritariamente inglesas y francesas. En 1890, debido al endeudamiento del Estado, se tuvo que vender la compañía a los ingleses.

También durante esta época se construyeron las primeras líneas telegráficas de Buenos Aires, las cuales llegaban hasta Moreno en 1860. En 1869 se inauguró el servicio en Rosario. Implementaciones que daban cuenta de la entrada de Argentina en la senda del progreso, posible por el bienestar económico y por la relativa tranquilidad que se vivía en la nación.

En 1857, se inició otra obra que cambiaría la cara de la ciudad: la pavimentación de calles y avenidas, como medida para mejorar el tráfico y disminuir las inundaciones. Para ello se ensayaron diversos pavimentos: el empedrado, el adoquinado y el asfalto, sin buenos resultados; después se intentó con el asfalto de madera “tal cual se usaba en París” (Instituto de Arte Americano: 17), lo que tampoco dio resultado por las lluvias.

Pronto las nuevas obras y la apertura de los puertos, además de la bullente actividad económica, comenzaron a atraer inmigrantes. Aumentó la demanda de alojamientos y el

---

<sup>117</sup> BILBAO, MANUEL. 1902. “Buenos Aires desde su fundación hasta nuestros días especialmente el período comprendido en los siglos XVIII y XIX”. Buenos Aires: Imprenta de Juan A. Alsina. Pág.: 260.

rubro de la construcción cobró nuevo impulso, especialmente en mano de privados. Los hacendados y la oligarquía terrateniente ocuparon sus excedentes económicos en la construcción de mansiones y departamentos. La fiebre constructiva, de la que el gobierno también fue parte, provocó un *boom* económico: la valorización del suelo, sobre todo en el centro de la ciudad. Esto dio paso a una serie de especulaciones y a nuevas oportunidades de negocios, fenómenos que obligaron a crear nuevos espacios para la realización de actividades burocráticas, económicas y del diario vivir.

A pesar de que Buenos Aires no era la capital nacional, sus transformaciones se basaron en el discurso de que dicha ciudad, al ser el puerto principal del país, era a su vez la carta de presentación de toda la Nación. Gozaba de gran poder económico, al ser la depositaria de los ingresos de aduanas, de los saladeros y mataderos. Las ganancias alimentaron los fondos del Consejo Municipal y permitieron el desarrollo de una serie de obras entre las que se cuentan: “la creación de mercados, la Lotería de Beneficencia, la reglamentación de veredas y calles, la fundación del Asilo de Mendigos, el Hospital de Dementes, la Aduana Nueva (proyecto de Taylor, 1854) entre otras” (Gobierno de la ciudad de Buenos Aires: 40). También se inició la construcción de la Pirámide de Mayo, a cargo de Pueyrredón, y se instaló una bomba de agua para filtrarla y luego ser vendida a los vecinos con el fin de solucionar en parte los problemas de falta de agua.

En 1857, Alsina es elegido gobernador y le encomienda a Sarmiento la creación de una nueva escuela. Nace así la Escuela Modelo de Catedral al Sur. Se abren además una serie de teatros, entre los que se cuentan El Cristóbal Colón, El Porvenir, El Retiro y El Alcázar.

Con todo, en medio de estos adelantos, la provincia continuaba en guerra, los conflictos eran permanentes. En 1859, tras la aprobación de la ley que autorizaba a Urquiza a reincorporar a la provincia de Buenos Aires a la Confederación, incluso por medio de la fuerza, se desata la batalla de Cepeda, en la que Urquiza vence al general Mitre defensor de Buenos Aires. Después de la victoria se firma el Pacto de San José de Flores y la provincia se declara parte integrante de la Confederación, aceptándose la Constitución de 1853. Pero los enfrentamientos no cesaron y, tras dos nuevos encuentros armados en los que Mitre resultó vencedor, se disolvió la autoridad nacional, llamándose en 1862 a elecciones. Bartolomé Mitre resultó electo presidente y el país adoptó el nombre de Nación Argentina.

Dicha elección presidencial, inaugura un nuevo momento en la vida de la provincia. Se establece a Buenos Aires como la residencia del gobierno provincial por un periodo de

cinco años y se la declara capital provisoria de la República. Esto entorpeció, en cierta forma, la creación de edificios públicos: “La incertidumbre respecto del lugar de la capital fija implicó que nadie construyera edificios públicos, por temor a invertir dinero en obras que habría que regalar a la nación”<sup>118</sup>.

Situación que no impidió la continuidad del desarrollo y del crecimiento de la ciudad y la Nación, que en manos del nuevo presidente, Bartolomé Mitre, y posteriormente de Domingo F. Sarmiento, se abocó a lograr tres grandes objetivos: la unidad nacional, el crecimiento y afianzamiento de las instituciones liberales y la modernización (Lynch: 264). Durante la década del ‘60, Buenos Aires comienza a dejar atrás la imagen de aldea, especialmente por el nuevo impulso económico derivado de la importación de capitales y tecnologías desde Inglaterra. En este sentido, la industria ferrocarrilera es la que se ve más beneficiada, puesto que en 1862 se inaugura el Ferrocarril del Norte, en 1865 el del Sur. En 1870, el ferrocarril del Oeste y el del Norte ampliaron sus recorridos. En 1863, aparecen los primeros tranvías tirados a caballo, que asombraron a la ciudadanía, pero la traza urbana continuaba siendo un elemento que evidenciaba el retraso de la ciudad, como lo notaban algunos viajeros de la época:

“Como en toda Sudamérica, la ciudad estaba dividida en cuadrados de casas regulares por las calles que se cortaban en ángulo recto, formando así un tablero de ajedrez. Dada la naturaleza llana del terreno, resultaba de “monótona uniformidad [...]”. La mirada se extendía a muy larga distancia dese cualquiera de ellas, lo que según algunos, le restaba mucha belleza.

Pero ... caminar por sus veredas resultaba un tormento, era preciso saber eludir obstáculos y estar especialmente preparados para el pedicuro [...]. Estas aceras estrechas y desniveladas, “con laderas de precipicio” a las que había que trepar penosamente, terminaban en algunas esquinas con tres o cuatro rudos escalones [...]. El resultado era de un efecto deplorable.

Las calles eran larga, angostas, encajonadas, con piso detestable, pues tenían por pavimento piedras de diferentes tamaños, colocadas tan deficientemente que formaban pozos y se convertían y se convertían en lechos de lodo” (García D’agostino, Rebok, Asato, López: 27-28).

Pese a todo, estas descripciones destacaban el hecho de que Buenos Aires fuera una ciudad y no, como Montevideo, un emplazamiento pueblerino: “una primera mirada” decía que esta *city* no era un *town*”<sup>119</sup>. Además, otros viajeros, aunque reconocían las dificultades que daba el empedrado, señalaban lo positivo de poder caminar sobre veredas bien construidas “como las que podían verse en la mayor parte de las calles de París, cuando no estaba asfaltadas”<sup>120</sup>.

---

<sup>118</sup> SHMIDT, CLAUDIA. 2011. “Buenos Aires: una nueva capital para una nación moderna (1850-1888)”. Revista Electrónica de Fuentes y Archivos. (Año 2 número 2): 69-89. Página: 78.

<sup>119</sup> *Ibid.* Pág. 28.

<sup>120</sup> *Ibid.*

Para 1868, cuando Sarmiento asume el poder, el país había vivido ya grandes adelantos, pero todavía quedaba mucho por hacer: “Buenos Aires era una ciudad insalubre y pestilente, sin comodidades, sin alcantarillas y sin suministro de agua. Pero aún así sus habitantes crecían en número” (Lynch: 264). La fastuosidad y la miseria convivían en la ciudad:

“...han logrado algunas familias hacer fortunas colosales y retirarse a la ciudad, a gozar de las comodidades.

La villa nacional es el reverso indigno de esta medalla: niños sucios y cubiertos de harapos, viven con una jauría de perros; hombres tendidos por el suelo, en la más completa inacción; el desaseo y la pobreza por todas partes; una mesita y petacas por todo amueblado; ranchos miserables por habitación, y un aspecto general de barbarie y de incuria los hacen notables” (Sarmiento, 1993: 28).

Sarmiento toma una serie de medidas con la intención de cambiar la cara de la Nación y de resolver la falta de infraestructura en la ciudad: “la administración pública carece hasta hoy de los edificios indispensables a los diversos ramos que ella abraza, y de tal manera se ensancha la esfera de estos por el rápido desarrollo, que quedan luego estrechos e inadecuados los existentes”<sup>121</sup>. Se crea por eso el Departamento Topográfico y la Oficina de Ingenieros. Entre otras obras del periodo sarmientino, se cuentan la Biblioteca Nacional de Maestros, cuya función era respaldar al sistema educativo nacional, la creación de ochocientas escuelas, la realización del primer Censo Nacional, en 1869, la implementación del sistema métrico decimal, el embellecimiento de la Casa de Gobierno y el color rosado que se le dio a su fachada; además, se dibujan los planos del edificio de Correos y Telégrafos y se inaugura la estatua en bronce del general Belgrano, obra del escultor francés Carrière Belleuse (Dirección General de Patrimonio e Instituto Histórico: 43-44). También se realiza un estudio para dar respuesta a la cuestión de la capital de la nación, en el que se proponía un programa completo para la construcción, desde cero, de una ciudad con los requerimientos de una capital. Volvía Sarmiento sobre lo planteado en su *Arjiropolis*, pero esta advertía que no era posible comenzar su construcción en un lugar deshabitado, debido a las dificultades y al desgaste que el tiempo de construcción y el traslado de los miembros del gobierno supondría. También se organiza la Exposición Internacional de 1871, en Córdoba, y se abre la Universidad Nacional en la misma ciudad; además, durante su periodo en la presidencia llegan a Buenos Aires los primeros tranvías de

---

<sup>121</sup> SARMIENTO, DOMINGO F. 1874 “Mensaje del presidente de la república al abrir las sesiones del Congreso Argentino”. Buenos Aires, Imprenta de la tribuna. Pág. 16.

tracción animal del país, una enorme mejora en los transportes, ya que la mala calidad del asfaltado dificultaba el movimiento de los omnibuses.

Entre las medidas que tomó, también se cuentan el fomento al desarrollo de nuevas actividades agrícolas y el cultivo de nuevas especies, así como el desarrollo de nuevas formas de producción. Para 1871, se exportaba trigo por primera vez y se creaba el Departamento de Agricultura. Pero ese mismo año la falta de infraestructura en el sector de servicios *pasó la cuenta*. La población era numerosa y el hacinamiento en los sectores periféricos, así como en los centros de mayor densidad poblacional, cobraron miles de vidas en la ciudad de Buenos Aires. La ciudad que describen los viajeros en 1869 aún poseía estrechas calles, una arquitectura atiborrada y servicios deficientes:

“Los desagües de la antihigiénicas calles de la ciudad estaban exclusivamente a cargo de los “ingenieros brasileños señores Sol y Viento”. Al no existir cloacas, cada casa estaba provista de un pozo ciego al que iban a parar las aguas servidas, y donde, a la larga, se acumulaban residuos que contaminaban en ocasiones el agua potable de los aljibes si no se mantenían correctamente. Esto traía serios inconvenientes” (García D'Agostino, Rebok, Asato, López: 35-36).

Manuel Bilbao, historiador y periodista, agrega, con respecto a la situación higiénica de la ciudad de Buenos Aires a comienzos de la década de los setenta, lo siguiente:

“la población de Buenos Aires el año 71, que bebía el agua de los pozos de la primera napa, en su mayor parte contaminada con las materias fecales de los watter closset, conteniendo casi todas las aguas fluviales de los aljibes (sic), materias orgánicas. El servicio de aguas corrientes era casi nulo. Lo administraba la empresa del Ferrocarril del Oeste. Los pantanos de las calles y los bajos de la ciudad se rellenaban con basuras!

Los conventillos eran verdaderos focos de infección, en los que el aseo y la higiene eran desconocidos.

En fin: era la vieja Buenos Aires á las puertas de su gran evolución actual” (Bilbao, 1902: 191).

Este era el panorama cuando se desató la epidemia de fiebre amarilla en 1871. Anteriormente, se había dado la del cólera en 1867, la que cobró “ocho mil veintinueve víctimas” (Bilbao, 1902: 187). Pero fue la de fiebre amarilla la más desoladora y la que alarmó al gobierno y a la ciudadanía, produciendo pánico por la rapidez con que se esparció la enfermedad, la cantidad de muertos y la situación de abandono en que quedó la ciudad, después de la deserción de gran parte de los ciudadanos que huyeron para no ser víctimas de la fiebre, tras el decreto de evacuar en masa<sup>122</sup>. En total murieron 13.614<sup>123</sup> personas, los cementerios no dieron abasto y debido a las muertes de los sepultureros y los médicos,

---

<sup>122</sup> La Evacuación en masa fue una medida, que se tomó por primera y única vez en la historia de Buenos Aires, lo que produjo una aún más significativa disminución de la población. Además, hubo una emigración de la población más pudiente, la que abandonó los sectores más poblados, instalándose luego en el barrio norte, donde se encontraban las viejas quintas aledañas a la ciudad.

<sup>123</sup> Cifra que equivalía al casi diez por ciento de la población total de Buenos Aires, la cual para 1869 era de 187 mil habitantes.

entre otros, la ciudad literalmente se llenó de cadáveres: “Los ataúdes se sacaban á las puertas de calle y se apilaban de tres en tres para esperar los carros conductores á los cementerios” (Latzinia, Tomo primero: 50).

Este evento mostró la necesidad de mejorar el aspecto higiénico de la ciudad. Comenzaron una serie de obras que buscaban evitar hechos tan devastadores. El mismo año de 1871, se abrió el Cementerio del Oeste y para 1874 se iniciaron las obras de potabilización de aguas. Pero ese no fue el único problema que tuvo que sobrellevar la administración de Sarmiento. Para 1873, se produce una gigantesca inundación y una nueva guerra civil.

Al asumir el sucesor de Sarmiento, Nicolás Remigio Aurelio Avellaneda una de sus primeras medidas fue elevar al Congreso la cuestión de la Capital de la República, un asunto que aún no estaba zanjado, y que todavía tuvo que esperar otro periodo para resolverse. Entre las muchas obras que se iniciaron durante este periodo presidencial, se pueden destacar: la disposición del ensanche de las calles de la ciudad, de 11 a 20 varas, la construcción de la Penitenciaría en 1877, que contó con 704 celdas individuales, el edificio de la Capitanía General del Puerto, el edificio del Departamento Central de Policía y Cuartel de Bomberos, la Casa de Moneda y algunos teatros. En el terreno legislativo se crea la ley y el Departamento General de Inmigración; se otorgan una serie de ventajas a los recién llegados, como alojamiento y manutención por cinco años. También se toman medidas contra la población aborigen. Lo que se busca es ocupar sus tierras, tanto para la colonización de esos extensos territorios, como por la necesidad de nuevos espacios para las actividades de pastoreo y sembradío, de lo que dependía la expansión económica nacional. Era el principio de lo que se llamó la “conquista del desierto”.

El proyecto que llegó a ser el preferido por el público de la época fue la conversión del Parque Palermo en el Parque Tres de Febrero, misión que Avellaneda encargó a Sarmiento, tras nombrarlo presidente de la comisión del parque. Se bautizó con ese nombre en conmemoración a la batalla en que Rosas fue derrocado. El parque ocupó los terrenos en que otrora se ubicara la residencia del dictador. Éste fue diseñado por el arquitecto belga Jules Dormal, que había estudiado en la Escuela Central de Arquitectura de París y que era un fiel representante del academicismo francés. La idea era construir un paseo como los Campos Elíseos de París, pero debido al alto precio que alcanzó la propuesta ganadora del concurso, ésta fue desestimada. Pero el ideal de grandeza continuó siendo una meta:

"El viejo y rústico Palermo es, desde hoy el Parque 3 de Febrero y ostentará pronto en sus fuentes de aguas surgentes, en sus estatuas, en sus calles rectas o curvas, en sus bosques artísticamente formados, para dar sombra y luz al paisaje, cuanto las artes, el buen gusto y el sentimiento de lo bello que ofrecen los parques de Santiago de Chile, de Nueva York, de París y de Londres, como un encanto a la imaginación o un llamamiento a los sentimientos más elevados del hombre".

La obra buscaba convertirse en un espacio de educación, recreación e higiene para la sociedad bonaerense. Por eso, se creó el Jardín Zoológico y, años después, el Jardín Botánico. A su vez, Sarmiento veía en la arborización del paisaje un signo de cultura y progreso; forestó y convirtió el paseo en un gran pulmón verde para la ciudad. Pero, si bien la fórmula de trazados de parque se asemejaba a la fórmula utilizada por Haussmann en París, Gorelik afirma que, a diferencia de los parques europeos, que tras una serie de procesos sociales "devenían públicos"<sup>124</sup>, el proyectado por el ex presidente fue, *ex ovo*, un espacio de igualdad social: "Sólo en un vasto, artístico y accesible parque, el pueblo será pueblo; sólo aquí no habrá extranjeros, ni nacionales ni plebeyos"<sup>125</sup>. Y así mismo lo establece la ley argentina que "determina que a partir del 6 de octubre de 1862, los espacios de las plazas serán de uso común para la población"<sup>126</sup>. Este hecho acercó más la experiencia de este paseo a los proyectos sociales de Nueva York, mientras que en lo estético e higiénico respondía a la influencia europea, cómo se resume en el discurso que Sarmiento leyó en la inauguración, en 1875:

"el Parque 3 de Febrero será de hoy en adelante el patrimonio del pueblo, verdadero tratamiento higiénico que robustecerá sus miembros por el saludable ejercicio, dilatará su ánimo con el espectáculo de las perspectivas grandiosas que alcanza en todas direcciones la vista, y cultivará el buen gusto, con la combinación de bellezas naturales y artísticas que estos dilatados jardines ofrecen"<sup>127</sup>.

Pero la paz de la nación vuelve a desaparecer a causa de los sucesos de fines del gobierno de Avellaneda, los que nuevamente desataron conflictos internos y que alcanzaron ribetes de guerra civil, producto del anuncio de la capitalización de la ciudad, lo que significaba la nacionalización de aduanas y del ejército. Contra lo cual se levantó un movimiento revolucionario encabezado por el entonces gobernador de Buenos Aires, Carlos Tejedor, que luego se presentó como candidato a la presidencia.

---

<sup>124</sup> GORELIK, ADRIÁN. Op. cit. Pág. 59.

<sup>125</sup> Fragmento del discurso inaugural del parque leído por Sarmiento. Ídem. Pág.: 58.

<sup>126</sup> GOBIERNO DE BUENOS AIRES. 2014. "Reseña Histórica". [en línea]. Buenos Aires. <[http://www.buenosaires.gob.ar/areas/med\\_ambiente/parque\\_3\\_de\\_febrero/resena\\_historica.php?menu\\_id=18892](http://www.buenosaires.gob.ar/areas/med_ambiente/parque_3_de_febrero/resena_historica.php?menu_id=18892)> [Enero 2014].

<sup>127</sup> PEDERNA, SERGIO (Coord.). 2010. "Sarmiento, espacio y política. Parque 3 de Febrero". Buenos Aires: Dirección General Patrimonio e Instituto Histórico. Pág.: 22.

Mientras duró el levantamiento y la rebelión de las autoridades de la provincia, la sede presidencial se trasladó a Belgrano. Los combates les costaron la vida a tres mil personas, Tejedor fue derrotado y presentó su renuncia. Avellaneda declaró entonces a Buenos Aires como la sede definitiva de las autoridades de gobierno, puso a la Municipalidad de Buenos Aires bajo la jurisdicción del poder ejecutivo de la Nación y se declaró a la ciudad capital de la República. Además, se comenzó la búsqueda de un lugar para la creación de una capital provincial<sup>128</sup>.

---

<sup>128</sup> Si bien la transformación de Buenos Aires llegó a ser la más exitosa de las experiencias, según los modelos de transformación urbana europea, fue la ciudad de La Plata la que se convirtió en el proyecto más fiel. Aunque no nos encontramos frente a un magno proyecto de transformación urbana, vale la pena mencionar, de manera breve, el caso de la ciudad que se construyó para ser la capital de la provincia, la que desde su fundación se proyectó como una ‘ciudad higienista’.

Fue concebida por Dardo Rocha, gobernador de la provincia de Buenos Aires, quien, después de la capitalización federal de la ciudad, se dio a la tarea de encontrar un nuevo lugar para la capital de la provincia y decidió construirla en un área cercana, a sesenta kilómetros al sur, en Lomas de la Ensenada.

El megaproyecto fue presentado en mayo de 1882 y las cámaras de senadores y diputados le dieron su aprobación en abril, siendo promulgada su construcción el 1° de mayo siguiente. Algunos meses después, el día 19 de noviembre, se colocó la piedra fundamental en lo que sería la plaza central.

La autoría de los planos y la proyección de La Plata —nombre dado por el poeta, periodista, militar y senador José Hernández— fueron obra del Ingeniero de padre francés Pedro Benoit, quien se transformó en el primer Director de Obras Públicas y posterior Intendente de la nueva capital provincial.

El trazado de la nueva ciudad sería como el de las ciudades modernas; compatible con el clima, así como con los postulados higienistas y estéticos de la época. Para ello, la traza correspondería a un sistema modular octogonal “cuyo elemento central es la manzana cuadrada de 120 m. de lado, definiendo así un nuevo cuadrado de 36 manzanas” (Tella, 2006: 179). Cada una de ellas estaría separada por calles de 18 metros de ancho. Además, cada cuadro de 36 manzanas, estaba a su vez separado por una avenida bulevar hacia ambos lados, con lo que se aceleraba el transporte, además de la existencia de dos avenidas diagonales que cruzan las manzanas centrales. En cada cruce de avenidas se levantaba una plaza, con un total de 23 de ellas, que ocupaban 10% del total de la superficie. El plano, que formaba un cuadrado perfectamente simétrico, se desnivelaba por la ubicación del parque en una de sus secciones, el que poseía un gran bosque de eucaliptos. En él se estableció el Jardín Zoológico y Botánico. Cuadrícula que quedaba perfectamente limitada por la presencia de la avenida de circunvalación. En resumen, la ciudad se construyó según una traza moderna “sobre una cuadrícula atravesada por un sistema de diagonales” (Shmidt, 2011: 86).

El centro de la vida cívica estaba determinado por la figura de la plaza central, siendo una de las más extensas de la Argentina, con casi 8 hectáreas. Contenía los principales edificios, tales como: la Casa de Gobierno, la Estación Terminal Central y la Legislatura Provincial. El resto de los edificios públicos de importancia, ocupaban un lugar preponderante, en espacios abiertos, ya que estarían cercanos a la ubicación de paseos y bulevares. Edificaciones que fueron construidas en tiempo record y diseñadas por diversos arquitectos, ya que se procedió a realizar para ello concursos internacionales; así el Palacio Municipal posee un estilo neorenacentista alemán, el Museo de Ciencias Naturales corresponde a la estética neoclásica, el Teatro es renacentista, la Catedral Metropolitana es neogótica, el pórtico del Cementerio es neoclásico con columnas dóricas, la Casa de Gobierno de la Provincia es neorenacentista con influencias flamencas, el Palacio Legislativo corresponde al estilo renacentista alemán, entre muchos otros. Todas estas construcciones hablan de las aspiraciones de modernidad europea que determinaron la estética de la nueva ciudad, la que, además, contó con instalaciones de formación científica y educativa como la Universidad Provincial de la Plata y el Observatorio Astronómico.

Fue la ciudad de la época, moderna por excelencia, su alumbrado fue completamente eléctrico y su instalación finalizó en 1886. También en ella se ensayó el uso del primer tranvía eléctrico. Además se proyectó con todos los servicios y con suficiente espacio para que la expansión de la ciudad se produjera de manera ordenada, siguiendo la traza original. En resumen, una ciudad orgánica.

En la década de 1880, con Julio A. Roca —sucesor de Avellaneda— a la cabeza del gobierno, se inicia un periodo cuyo lema fue “Paz y Administración”, en el que se buscó imponer el orden por sobre los conflictos políticos. Esto expresaba las intenciones de consolidar de forma definitiva el gobierno nacional y de unificar la Nación por medio de varios proyectos de ley. Se inició una etapa de progresos económicos, gracias al modelo agro-exportador. Aumentó la exportación de materias primas, principalmente hacia Inglaterra, Alemania y Francia, así como el consumo de sus excedentes.

Comienza también la llegada de inmigrantes en grandes oleadas, quienes se establecieron menos en los territorios rurales que en las ciudades de la costa. Buenos Aires, fue por supuesto, el destino predilecto. Esto provocó grandes cambios en la dinámica de la ciudad, así como en su configuración espacial, a la vez que se iniciaba un proceso de fusión cultural. El explosivo aumento de la población, produjo un colapso del sistema de vivienda y de los servicios. Los recién llegados tuvieron que habitar lugares de residencia colectivos, como los conventillos<sup>129</sup>, muchos de ellos insalubres y sin las condiciones necesarias para albergar a un número tan grande de pobladores. La creciente demanda habitacional, provocó un aumento en la construcción, impulsada por el sector privado, pero la lentitud del proceso urbanizador, y las paupérrimas condiciones de las viviendas, obligó también a la intervención del Estado.

Era la primera vez que el gobierno trabajaba conjuntamente con la Municipalidad de la ciudad capital, encabezada por Torcuato de Alvear, desde septiembre de 1880. En 1883, Alvear ocupa el cargo de Intendente, tras crearse la Intendencia y hasta el año 1887.

La organización del municipio, ahora dependiente del Gobierno, respondía a las voces de intelectuales argentinos que veían en la federalización de Buenos Aires la tan esperada posibilidad de progreso para el país, lo que permitiría también el progreso de la ciudad:

---

Todas estas características le valieron ser premiada en la Exposición Universal de París de 1889 con medallas doradas en las categorías “Mejor realización construida” y “Ciudad del futuro”.

Pero aún con estos reconocimientos la Ciudad no logró desplazar a Buenos Aires en su importancia tanto política como comercial.

<sup>129</sup> Las casonas desocupadas por las clases altas, que se habían mudado hacia el norte de la ciudad, sirvieron de viviendas colectivas y, por qué no decirlo, improvisadas respuestas habitacionales para los recién llegados. Pero el crecimiento de la población continuó en alza, por eso este tipo de edificaciones continuaron multiplicándose por toda la ciudad y, por lo tanto, empeorando las condiciones de vida de los ciudadanos bonaerenses. Tanta fue la masividad que alcanzaron este tipo de moradas, que el Censo Municipal de 1887, arrojaba que “un 27% de la población de la Ciudad vivía en ellos”. Véase: BERTONCELLO, RODOLFO V. “Configuración espacial de una metrópoli. En: DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA Y CENSO. 2010. “Dinámica de una ciudad: Buenos Aires 1810-2010”. Buenos Aires, Gobierno Federal de la ciudad de Buenos Aires. Pág.: 104.

“Argentina misma, personificada virtualmente en su capital histórica y natural” (Gobierno de la ciudad de Buenos Aires, 2008: 49).

Se tenía ahora el deber de iniciar mejoras, ya que en Buenos Aires, capital de la República, se decidían los destinos nacionales: “Es poner a cargo de la Nación el deber de mejorar la condición material de su ciudad capital, tan necesitada de ello hoy día, levantando el nivel de sus calles y plazas y dándoles un pavimento que las haga practicables por vehículos elegantes, cómodos y dignos del París de Sudamérica” (Gobierno de la ciudad de Buenos Aires, 2008: 49).

Las primeras medidas emprendidas por Alvear<sup>130</sup> buscaron adecuar a la ciudad a su nueva función de capital, por lo que amplió su territorio, por medio de la regularización de los límites, incorporándosele algunos metros de territorio de la provincia, con lo que terminó por triplicarse la superficie final de la capital federal (Shmidt, 2011: 86). El cambio de la ciudad fue radical, ya que éste optó por demoler el casco antiguo, demolición que comienza con la caída de la Recova Vieja, que dividía en dos la actual Plaza de Mayo. Allí se emplazaron amplias avenidas y el actual Palacio de Gobierno, rodeados de edificios monumentales de aspecto francés, pues era el modelo: “la arquitectura parisina arrasó con las viejas construcciones coloniales”<sup>131</sup>. Para muchos críticos e historiadores ese fue el corte definitivo con el pasado: “se constituye en símbolo del rechazo a la vieja ciudad española, de la cual no quedan hoy más que unos pocos vestigios”<sup>132</sup>.

Para lograr demoler la Recova —primer centro comercial de Buenos Aires—, Alvear tuvo que hacer gala de un despliegue diplomático que buscaba obtener los votos necesarios en el Senado, para que éste aprobara la apropiación del inmueble. Aprobación que llegó, debido a la utilidad de la demolición, ya que posterior a su desaparición se unirían la Plaza del Fuerte y de la Victoria formándose una sola gran plaza: la Plaza 25 de Mayo.

Tras obtener el fallo de la Suprema Corte y habiendo ganado el juicio de expropiación y la posterior apelación final de la familia, Alvear logró hacerse del antiguo centro comercial.

---

<sup>130</sup> Torcuato Antonio de Alvear y Sáenz de la Quintanilla, primer intendente de Buenos Aires, fue un fiel representante de lo que se llamó la generación del Ochenta. Ésta creía férreamente en los postulados positivistas, ya que las ciencias permitirían el dominio de la naturaleza y, por tanto, la posibilidad de un progreso indefinido. Progreso que vendría de la mano de una expansión económica gracias al acceso a los mercados internacionales. Admiraban la cultura francesa, así como la practicidad británica y aspiraban a crear una nación a imagen de esos modelos. Creían además en el orden y el progreso, propuestas que se encontraban contenidas en el lema de Gobierno de Julio Roca: “Paz y Administración”.

<sup>131</sup> RUIZ GUIÑAZÚ, MAGDALENA. 2010. “Secretos de familia”. Buenos Aires: Sudamericana.

<sup>132</sup> TELLA, GUILLERMO (Coord.). 2006. “Hacer ciudad: la construcción de la metrópolis”. Buenos Aires: Nobuko. Pág.: 252.

El día 13 de mayo de 1883 comenzaron las obras de demolición, las que pasaron a la historia por la rapidez con que fueron efectuadas: “La demolición de la Recova fue cuestión casi de horas [...]. Más de trecientos trabajaban juntos, y sin descanso. Terminadas las tareas del día esos trabajadores eran reemplazados por otros, que realizaban sus trabajos de demolición durante la noche”<sup>133</sup>. Al día siguiente la Intendencia invitaba a los vecinos a retirar los escombros que necesitaran; éstos acudieron y limpiaron el terreno, cubrieron los hoyos de las calles y de paso, consiguieron ladrillos y materiales de construcción. El poder Ejecutivo aportó los fondos para erguir, en el lugar de unión de las dos plazas, un pedestal de Bronce que conmemorara la Independencia, como una forma de “conmemorar con monumentos públicos la entidad nacional del pueblo argentino (Beccar Varela: 73). También se mantuvo en la plaza la Pirámide de Mayo<sup>134</sup>, ya que ésta correspondía al primer monumento de la ciudad.

Posteriormente, se inició su nivelación y adoquinado, el que se terminó de instalar el día 24 del mismo mes. El breve tiempo que tomó la demolición y la posterior construcción de la plaza, reafirmó a Alvear en su puesto, a ojos del Presidente Roca, pero le valió la suspensión por el Concejo Deliberante, el que fue cerrado tras el incidente. Con respecto al levantamiento de la plaza, el Intendente profería: “Lo que ha ganado la ciudad con la demolición de aquel vetusto y anti-higiénico edificio, lo dice la complacencia con que el público la contemplaba: hoy la plaza de Mayo es lo que debió ser desde mucho antes [sic] y había sido en época anterior”<sup>135</sup>.

Paralelamente a la partida del proyecto de la Plaza de Mayo, comenzó a gestarse la apertura de la Avenida de Mayo, como forma de dotar a la capital de un eje arquitectónico moderno. Esta iniciativa tenía su correlato en las arterias diagonales del edil francés, Haussmann, y para su realización Alvear pidió ayuda al Gobierno Nacional. La obra supuso mayores dificultades legales que la anterior, debido a la necesidad de enajenar un mayor número de terrenos, gran parte de los cuales estaban en posesión de las familias más pudientes de Buenos Aires.

---

<sup>133</sup> BECCAR VARELA, ADRIAN. 1926. “Torcuato de Alvear primer Intendente municipal de la ciudad de Buenos Aires. Su acción Edilicia”. Buenos Aires: Guillermo Kraft Ltda. Pág. 25-26.

<sup>134</sup> La escultura con forma de obelisco fue erguida para conmemorar el primer aniversario de la Revolución de Mayo en 1811.

<sup>135</sup> ALVEAR, TORCUATO DE. “Hacienda” En: MUNICIPALIDAD E BUENOS AIRES. 1885. “Memoria de la Intendencia Municipal de la ciudad de Buenos Aires correspondiente a 1884”. Buenos Aires: Impr. de M. Biedma. Tomo I. Pág.: 128.

Para trazar la avenida se debían intervenir manzanas del centro comercial de la ciudad y echar abajo edificios. Además, era preciso enajenar una gran cantidad de terrenos y cortar el tránsito por la duración de las obras, lo que le creó a Alvear opositores, pero, debido a la utilidad y necesidad de la obra, también partidarios. En un artículo de la Nación, se enumeraban las deficiencias de la ciudad y se explicaban los beneficios que traería la nueva arteria:

“si fuera posible dotarla de una avenida central, a manera de una aorta, y de cuatro avenidas complementarias [...] la reforma orgánica del municipio se operaría por completo; serían nuevos órganos respiratorios y de circulación vital que se darían a la población [...]. Hoy por hoy tenemos proyectada la primera avenida central de 30 metros de ancho, que debe partir de la plaza Victoria hasta la calle Entre Ríos [...]. Esta empresa será la más considerable y benéfica que realice en favor de la población de la capital, y aunque por su magnitud y los intereses particulares [...] ha de levantar ciertas resistencias, necesario es acompañar a las autoridades municipales en su acción” (Beccar Varela: 59-60).

Con todo, la Corte Suprema desestimó el proyecto de enajenación de tierras y eliminó la posibilidad de reducir a un mínimo, el costo de las obras. Se alargaron los juicios de expropiación y Torcuato de Alvear dejó su puesto de intendente antes de consolidar la avenida, de la que sólo proyectó algunas cuadras. En 1888 se dio continuidad a la obra y se siguió con los engorrosos trámites para las expropiaciones. Se legisló para que las construcciones comprendidas en el trayecto de la avenida correspondieran a un estilo arquitectónico similar e inclusive se les fijó altura máxima y mínima, apelando a la necesidad de armonía y homogeneidad;

“El Honorable Concejo (sic) Deliberante, ha sancionado una ordenanza estableciendo para los edificios que se construyan en la Avenida de Mayo, una altura máxima de veinticuatro metros y mínima de veinte:—Que para establecer esos términos de altura, se ha tenido en cuenta la suntuosidad y magnificencia que deben revestir los edificios que se construyan dado el objeto á que estan (sic) destinados y a la importancia que tiene la primera Avenida de la República:— Que no es posible se quiebre ó se interrumpa la uniformidad de la altura en todos sus costados, sin perjudicar el desenvolvimiento del sistema arquitectónico que se haya adoptado para las construcciones”<sup>136</sup>.

Se establece así una red de vías y calles que comunican a la ciudad de manera eficiente, la que también facilita la introducción de áreas verdes, que dan continuidad a las avenidas, produciendo un efecto de armonía y linealidad similar a la que se observa en París.

Otro de los grandes proyectos del Intendente fue la creación del nuevo Teatro Colón, que buscaba responder al aumento de la población, a su gusto artístico y a los requerimientos de seguridad que debían cumplir dichos recintos. Las antiguas dependencias del teatro, construido a mediados de siglo, no respondían a las necesidades de la cambiante

---

136 COMISIÓN CENTRAL DE LA AVENIDA DE MAYO. 1890. “Memoria presentada a la Intendencia Municipal”. Buenos Aires: Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco. Pág.: 206.

ciudad: “para el Buenos Aires moderno, para la ciudad que se aprestaba a rivalizar con las grandes capitales de Europa, era primitivo y no armonizaba con el adelanto que por todas partes se iniciaba” (Beccar Varela: 133). El viejo teatro se vendió en 1887 al Banco Nacional, no sin dificultades, y fue ocupado como dependencias del Banco de la Nación Argentina. Nuevamente, el proyecto no se concluyó dentro del periodo en que Alvear estuvo a la cabeza de la Intendencia y el nuevo Teatro Colón no fue inaugurado sino hasta 1908.

Tanto la Plaza como la Avenida de Mayo fueron las obras consideradas como las más trascendentales realizadas durante el ejercicio del Intendente, por la gran transformación que significaron y porque a ellas siguieron otras plazas y paseos. El primero de ellos, fue el Paseo de la Recoleta, que significó una gran inyección de recursos, tanto fiscales como donaciones de privados, y que requirió de la rectificación de calles aledañas.

Para la transformación del Paseo de la Recoleta se rectificaron las calles cercanas, así como una parte del cementerio contiguo y se arregló con los dueños la abertura de la calle Bella Vista que impedía la prolongación de la Plaza Recoleta. Iniciados los trabajos, Alvear desplegó una serie de recursos para el aprovisionamiento y buen desarrollo de la obra. Equipó el paseo con un aquarium, el primero y único existente hasta entonces en Buenos Aires; además, una gruta y un lago artificial dotado de una cascada. Este espacio fue arborizado con una serie de especies vegetales, en su mayoría de procedencia selvática, entre las que destacan palmeras de distintos orígenes: autóctonas, provenientes de Islas Canarias, de zonas de la Amazonía, Norteamérica, etc., y que también se utilizaron para la actual Plaza de Mayo. Esta reforma no gustó a una parte de los bonaerenses, quienes veían en el paseo un paisajismo grotesco: “Colocó otras en la plaza Lorea y en la Recoleta, con árboles de imitación pintados y podados. ¡Un horror! Había adoptado tales simulacros decorativos acaso porque entonces adornaban también varios parques públicos de París: el de Monceau, el de Bois de Boulogne y el de las llamadas “Buttes Chaumont”, según lo describen en su época”<sup>137</sup>. Aún así, hubo otros que disfrutaron del lugar, entre los que se cuentan al expresidente Domingo Faustino Sarmiento, quien felicita al edil:

– Mi estimado señor y amigo: – Me hago un grato deber de felicitarlo por el lago artificial y artístico aquarium con que ha dotado los alrededores, no sólo por el embellecimiento de la ciudad, sino porque personalmente espero de tan delicioso fin hacer un ejercicio constitucional, como le llaman

---

<sup>137</sup> SCHÁVELSON, DANIEL. 2010. “Cuando el arte llegó al cemento: Arquitectura de grutescos y rocallas en Buenos Aires”. [en línea]. <<http://www.danielschavelzon.com.ar/?p=2293>> [Febrero de 2014].

los americanos y me salve del marasmo a que me lleva la vida sedentaria [...] (Beccar Varela, 1926: 197).

Pero los elementos del parque no eran al azar. Buscaban unificar la monumentalidad de las edificaciones de Buenos Aires con la del parque:

“Si en la ornamentación de las casas de Buenos Aires se produce una evolución artística que transforma del todo su fisionomía, asumiendo mucho de los nuevos edificios proporciones artísticas monumentales que parecen hacer surgir una nueva faz a la arquitectura, tratándose de un nuevo paseo público ¿cómo no desplegar un gusto de variada decoración? Y tal es lo que se ha tenido en vista para el arreglo de la gruta y el lago” (Beccar Varela, 1926: 196-197).

Las obras del edil continuaban dando que hablar a sus opositores. Así, en el diario *El Mosquito* se publicaba una nutrida crítica al nuevo paseo:

“Don Torcuato de Alvear es como el infierno, pavimentado de buenas intenciones (...). Está en este momento sepultando millones al lado de la Recoleta. Parece que quiere hacer allí un magnifico paseo, con grutas, cascadas, lagos, etc. (...). En lugar de esta absurdidad ¿no sería mejor que se gaste el dinero en arreglar numerosas calles intransitables del Municipio? ¿No sería preferible remediar un poco la horrorosa insuficiencia del asilo para locos, cuyo número va aumentando cada día? (...) Y mil otras necesidades podemos reclamar al grotesco Presidente de la Municipalidad que sean más duraderas que la erección de grutas, cascadas y lagos de la Recoleta (...)”<sup>138</sup>.

A pesar de las críticas, Alvear no detuvo su acción transformadora, construyó plazas y parques por toda la ciudad, logrando que su existencia fuera proporcional al número de ciudadanos. También la dotó de obras de arte, de las que carecía:

“Buenos Aires es una ciudad que desde su fundación no contó con el número necesario de paseos y plazas. Estas se fueron haciendo á medida que la población crecía, sin plan alguno en su distribución, hasta después del 80, en que se tomaron en cuenta las ventajas que para la higiene reportaban estos oasis en su seno que oxigenaban la atmósfera con el follaje de sus árboles” (Bilbao, 1902: 552).

Las remodelaciones se replicaron en toda la urbe y fueron acompañadas de un ambicioso proyecto de arborización —el que Alvear realizó con la ayuda del paisajista francés Carlos Thays—, que significó la plantación de 30.811 especies vegetales, para lo que el intendente tuvo que crear un vivero municipal que surtiera de plantas a la ciudad y al resto de las provincias.

Se intervinieron una decena de terrenos baldíos, plazas, plazoletas y parques, los que quedaron convertidos en pequeños pulmones verdes, como es el caso de las plazas Once de Septiembre y Lorea, Libertad, Independencia, Bolívar y Constitución, General Belgrano, General San Martín, General Lavalle, plaza de los Inválidos, los jardines de la Recoleta. Estos últimos contarían con un lago y baños públicos en la orilla del río, cercano al bosque de sauces, el que se convertiría en un jardín con acceso para carruajes. Se arbolaron avenidas y calles anchas de la ciudad. Además, se creó la Plaza Rodríguez Peña, tras el

---

<sup>138</sup> *Ibíd.*

comienzo del ensanche y rectificación de la avenida Callao, y Parque de Retiro, entre otras obras del mismo tipo.

La Plaza de la Constitución fue también una obra de grandes proporciones, en ella se levantó una gruta: “una llamativa gruta monacal, en ruinas, viéndose también en medio de ella un lago artificial provisto de un pequeño puente” (Schávelson, 2010). Llegó a ser una de las más importantes de la ciudad, debido al movimiento alrededor de la confitería el Tren Mixto, el ferrocarril y el Teatro de Variedades.

La mejora de la ciudad también pasó por el arreglo de las calles, se ratificó la medida de apertura y ensanchamiento de éstas en la capital, acordes al ornato y necesidades higiénicas de los nuevos barrios y de las antiguas calles susceptibles a dichos cambios. Se inició, además, su empedrado y adoquinado, a la vez que fueron niveladas y se proyectó la traza de las veredas. El edil hizo partícipes de sus proyectos a los vecinos de la ciudad, ya sea para que se hicieran cargo de su cuidado, contribuyeran en el trabajo o de forma económica, aminorando así los costos y comprometiendo el cuidado y duración de los adelantos en marcha. La pavimentación no fue la excepción y, por decreto de ley, para el adoquinado del centro correspondió el pago de las dos terceras partes del coste total de la obra a los vecinos y la parte restante fue cubierta por el municipio. También se agregó un extenso programa de comunicación vial: “un plan de fácil comunicación entre el centro de la ciudad y los suburbios y pueblos de campaña limítrofes” (Beccar: 215). Tampoco estuvo esta labor exenta de problemas, pues el Concejo no apoyó las medidas del edil, quien planeaba afirmar las calles de la ciudad con el sistema de adoquinado de madera, el más utilizado en Inglaterra. Los costos del material perjudicaron la opinión sobre el proyecto, aunque la opción preferida de Alvear era la mejor de la época, tanto por duración como por textura. Aún así, el Intendente buscó apoyo a su medida y logró que la obra fuera concesionada a dos constructores de París, León Molinas y Augusto Cherot. Para fines de 1886, había logrado pavimentar 792 cuadras, más de la mitad de las existentes.

Junto a estos emprendimientos, se reorganizó e hizo más eficiente el Departamento de Ingenieros de la Nación, otra de las tantas medidas que tomó Alvear para hacer más eficaz a la Oficina de Obras Públicas de la Municipalidad.

Otro de los proyectos del Intendente hacía referencia a las casas para obreros, cuya construcción era de carácter urgente: “La construcción de casas de inquilinato y de obreros que respondan á la higiene pública de la ciudad, es necesidad por todos reconocida y de que

la Municipalidad está obligada á ocuparse con preferencia para mejorar sus condiciones”<sup>139</sup>. Su construcción era, a ojos del edil, requisito necesario para clausurar los conventillos que representaban un riesgo para la salud de la población. Por un lado, la construcción de viviendas simples era una medida de bajo costo, lo que a la larga sería más económico que el constante saneamiento de las casas —en las que vivía en condiciones de hacinamiento un quinto de la población—, y los gastos en salud y vidas que una epidemia podía acarrear al municipio. Por otro lado, era una experiencia probada, con exitosos resultados, tanto en Francia como en Inglaterra. Permitía un lucro razonable y el rápido retorno de la inversión inicial. Esta empresa fue, nuevamente, largamente tramitada, ya que, habiéndose presentado el proyecto el año 1882, no fue sino hasta 1884 que se autorizó e inició su realización, a manos del arquitecto Juan A. Buschiazzo, y sólo porque la ciudad estaba bajo amenaza de una epidemia de cólera.

Alvear también construyó el Jardín Zoológico con la colaboración y estímulo de Carlos Pellegrini. Éste quería un proyecto que sirviera a las clases más desposeídas y a los infantes: “Y es de la multitud y de los niños de quien debe preocuparse, pues los privilegiados de la fortuna tienen medios propios de distracción. [...] He creído siempre que el Parque debía ser un jardín zoológico y el punto donde acudirían en los días de descanso nuestras clases trabajadoras” (Beccar: 300). Además, Pellegrini apela a la necesidad de que la capital “sea una ciudad divertida” (Beccar: 301). EL Jardín Zoológico que buscaba dotar al Sur de mayor infraestructura, si bien fue proyectado por Alvear, no fue construido sino hasta 1907.

El trabajo del Intendente se abocó, principalmente, a mejorar las medidas de higiene. Creó la Asistencia Pública, encargada de la organización hospitalaria y asistencia social y decretó la construcción de un gran hospital nacional. En 1881 se levanta el hospital Buenos Aires, en 1884 se concluyen las obras del Hospital San Roque y en 1886 se construye un nuevo hospital de mujeres, además de una serie de arreglos y ensanches a los ya existentes. En 1882 también se crea el Asilo de Mendigos, dotado de una capilla, obra que fue financiada con la ayuda de una suscripción pública y una comisión de vecinos. Se amplía el Hospicio de la Merced, el único manicomio de Buenos Aires, debido a la sobrepoblación de

---

<sup>139</sup> ALVEAR, TORCUATO DE. “Casa de Inquilinato y de Obreros” En: MUNICIPALIDAD E BUENOS AIRES. 1884. “Memoria de la Intendencia Municipal de la ciudad de Buenos Aires correspondiente a 1883”. Buenos Aires: Impr. de M. Biedma. Pág.: 403

pacientes: “tenemos más de los que pueden realmente caber, sino el doble y más de lo que la higiene y la moral autorizaría, lo que viene a producir un hacinamiento inconveniente y perjudicial, haciendo hasta cierto punto imposible e ineficaz la acción de la ciencia” (Beccar: 331). En 1884 se construye el Hospital Barraca. Se reacondicionó el Hospital de Inválidos y se trasladó a los pacientes, que por falta de espacio y condiciones, habían sido internados en el hospicio.

También quitaron servicios públicos. Por ejemplo, se suprimieron los Tercetos, grandes zanjones dispuestos en la ciudad, en los que se acumulaban las aguas servidas y los desperdicios de las casas, y que posteriormente eran desviados al río. También, como medida urgente de higiene, se trabajó en los cementerios de la ciudad. El primero en intervenir fue el Cementerio del Norte, que se había intentado clausurar tras la epidemia de 1875 debido al apilamiento de cadáveres y a los continuos saqueos. Se amplió y arborizó, construyéndose un parque y pequeñas calles en su interior, se agrandó la capilla con la ayuda de fondos donados por una dama que se mantuvo en el anonimato. Se agregaron nichos y se niveló el terreno; también se construyó una gran entrada y se cercó con ladrillo todo el perímetro del campo santo. Le siguió el que se encontraba en el estado más lastimero y urgente: el de la Chacarita, que se había convertido en un potrero, donde se abandonaban los cadáveres en la superficie. En éste se cerró el perímetro, se creó el edificio para la administración y se ensanchó alcanzando casi las cien hectáreas, a las que se dotó de áreas verdes, nuevas tumbas y esculturas.

Las medidas higienistas se aplicaron también a la salud y a la moral de la sociedad. Se vetó la derogación de 1872 de la ley de descanso dominical, dictaminada en 1857, que volvió a entrar en vigencia para beneficio de la clase trabajadora, aunque trajo grandes conflictos con el comercio, al que se le obligaba cerrar —con algunas excepciones— los días domingo. También se dictó la ley de censura al teatro y a las publicaciones impresas, como forma de proteger la moral de la ciudadanía de representaciones y lecturas de dudoso decoro. Se decretó la vacunación obligatoria, empezando por la de la viruela, medida que no tuvo mucho éxito, no obstante ser ésta gratuita y a domicilio, ya que para fines de 1883, tras dos años de vigencia de la ley, sólo se había logrado vacunar y revacunar a 24.784<sup>140</sup> habitantes. Se crearon baños públicos y lavaderos, orientados a mejorar la sanidad y

---

<sup>140</sup> ALVEAR, TORCUATO DE. “Vacuna y viruela” En: MUNICIPALIDAD E BUENOS AIRES. 1884. Op. Cit. Pág.: 403

economía del hogar de la población. Obras que copiaban directamente el modelo parisino, ya que “los grandes lavaderos modelos de París son provistos por el servicio de aguas de la ciudad. / Es indudable que la salubridad pública reclama la supresión del sistema primitivo de lavado de ropas” (Beccar, 1926: 328). Reformas que buscaban eliminar los desechos, la contaminación y la aglomeración de basura de fuentes de agua. A la vez que promovían la educación higiénica de la ciudadanía, a lo que se sumaban las mejoras de la instrucción impartida por escuelas. Durante la presidencia de Roca se dicta la ley N° 1.420 de educación gratuita, obligatoria y laica. Este hecho produjo una interrupción de las relaciones diplomáticas con la Santa Sede.

También se reglamentaron los mercados, además de ampliarse y hacer arreglos para mejorar la limpieza y la infraestructura. Se expropiaron los mercados de propiedad particular, de forma de exigir medidas de higiene adecuadas y la posibilidad, por parte de la intendencia, de regular los precios de los productos. Para fundamentar su proyecto, Alvear apeló a la experiencia francesa: “En París, por ejemplo, delegados de la administración pública presiden las compras en los mercados de abastos, e inspectores la venta en los al por menor. Entre nosotros la administración pública no toma ninguna parte, de donde resultan los abusos...” (Beccar: 389). Además, se intervinieron los mataderos, se pavimentaron en varias de sus calles y se techaron las plazas de matanza; luego, al ver que los mataderos no eran suficientes para la población existente, éstos fueron ampliados expropiándose los terrenos aledaños.

La lista de iniciativas de Alvear es extensa: intervino y mejoró la red de aguas, alcantarillados y potabilización del agua; creó laboratorios, mejoró los servicios de limpieza de la ciudad, el sistema de transportes, creó la Oficina de Registro de Estado Civil de las personas, publicó las actas del Cabildo para impedir la pérdida de ese patrimonio, gestionó la devolución de tesoros de la independencia, reparó el Palacio Municipal, aumentó el número de estaciones de ferrocarriles, mejoró barrios ya existentes y creó otros nuevos, algunos de los cuales recordaban a los viajeros a París: “un viajero encontró las más lindas y modernas casas de la capital. Consideraba empero que les faltaba originalidad, ya que eran, casi sin excepción, copias de casas francesas adecuadas a las exigencias del país” (García D'agostino, Rebok, Asato, López: 77). También, durante su intendencia, se comienza a construir Puerto Madero, lo que trae grandes mejoras a la actividad comercial y, por supuesto, portuaria, y se proyecta la creación del tren subterráneo para la capital.

La acción edilicia de Alvear abarcó los problemas de la ciudad en su conjunto, de modo que las obras de ornato iban acompañadas de obras de saneamiento. Pero, aunque los programas del edil representaban verdaderos adelantos para la época (más de algún viajero reconoció que “en Buenos Aires había efectivamente adelantos que ni siquiera existían en Londres”, García D'agostino, Rebok, Asato, López: 80), gran parte de las realizaciones del intendente encontraban una enorme resistencia, acompañadas por conflictos. El resultado eran largas tramitaciones, acarreándole disgustos incluso a su familia y amigos.

Pero Alvear siempre persistió en sus proyectos. Y, debido al carácter global de las transformaciones ya mencionadas, junto con los adelantos que conllevaron y la imagen moderna que daban a la ciudad, hicieron que el edil fuera reconocido con “el justo título de Haussmann argentino”<sup>141</sup>.

Si bien, se comparó a Alvear con el edil parisino, los críticos señalan que tanto la realización, como los sentidos perseguidos, así como los emplazamientos y los estilos y propuestas, no corresponden del todo a las realizaciones del prefecto de Napoleón III, sino, más bien, a las experiencias de Nueva York e Inglaterra. Pero la mayoría coincide en “la convicción sobre el modo con que se encararon las reformas urbanas”<sup>142</sup>. Por eso se lo recuerda e incluso hay plazas y avenidas en su honor. Leemos en una novela de la época, obra de una escritora argentina:

“Hasta hace algún tiempo la parte norte de Buenos Aires concluía en la plaza San Martín. De allí a Palermo –el “Bois”–, un largo intervalo despoblado, donde hoy se levanta la ciudad nueva, linda, alegre, suntuosa.

Una doble cadena de construcciones, hermosas sin carácter, estiéndose a un lado y a otro, entra al gran paseo, el cual, abrochándose a ella como un inmenso eslabón, la deja prolongarse hasta Belgrano.

El nombre que lleva la plaza-jardín que separa la más aristocrática de las avenidas, de la Recoleta –nuestra necrópolis–, dice bien alto de quien es obra todo este útil, benéfico embellecimiento. “Don Torcuato” no necesita ser recordado así a los ciudadanos de su metrópoli; pero los extranjeros y las generaciones venideras debían saber que Don Torcuato de Alvear no fue en su país tan sólo un hombre de empuje y de gusto, sino que quién derribo viejas arquerías, ensanchó calles, abrió avenidas, fundó hospitales; multiplicó las plazas, estimuló la edificación, sacó, cambió, rehizo la ciudad, era también un reformador”<sup>143</sup>

La ciudad siguió creciendo y progresando, tanto así que en 1887 se adjunta Belgrano y Flores a la capital, aumentando la superficie de la misma, e incrementándose el número de

---

<sup>141</sup> SZIR, SANDRA M. “Figuraciones urbanas. Caras y caretas, 1900”. En: DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA Y CENSO. 2010. “Dinámica de una ciudad: Buenos Aires 1810-2010”. Buenos Aires, Gobierno Federal de la ciudad de Buenos Aires. Pág.: 457.

<sup>142</sup> Ídem.

<sup>143</sup> DUAYEN, CESAR. 2005. Stella: una novela de costumbres argentinas. Buenos Aires: Editorial Stockero. Pág 3.

adelantos. Un desarrollo social y urbano que se dio de manera explosiva en los últimos quince años del siglo XIX.

Los cambios económicos que vivió la República son señalados por algunos estudiosos y críticos como un proceso de verdadera revolución industrial, que habría comenzado a partir de la década del ochenta y que decantó en el nacimiento de una nueva Argentina: “Es precisamente, entre 1880 y 1890, que se fundaron los primeros grandes establecimientos industriales, merecedores de ese calificativo, alguno de los cuales subsisten en honrosa tradición”<sup>144</sup>. Incluso el sector artesanal se vio favorecido y fortalecido, ya que supo abastecer las necesidades de la creciente población. La inmigración, a través de sus colonias, también contribuyó a la edificación y a la fundación de obras importantes para la ciudad<sup>145</sup>.

El crecimiento de la industria y el comercio favoreció, sin duda, las reformas realizadas en Buenos Aires durante la segunda mitad del siglo XIX, de carácter monumental, y lograron conjugar todos los elementos sociales y materiales de la urbe, convirtiendo a la capital en una “ciudad para todos”<sup>146</sup>, lo que la hace un proyecto que busca la convivencia social. Esto, además, se relaciona con una forma de construcción de la sociedad y de la representación nacional para toda la Argentina, peculiaridad que la distancia de la ciudad aristocrática europea, que era el París de la época.

Durante la década siguiente, Argentina vivió una dura crisis económica. Cuando ésta se hubo superado, los proyectos gubernamentales, y principalmente municipales, volvieron

---

<sup>144</sup> IRIGOIN, ALFREDO M. 1984. “La evolución industrial en Argentina (1870-1940)”. En Revista Libertas N° 1, octubre de 1984.

<sup>145</sup> Tal es el caso de la comunidad francesa. Para fines del siglo XIX, Buenos Aires contaba con más de veinte mil habitantes procedentes de Francia (27.574 según el Censo de 1904), razón por la que la Sociedad Francesa ya contaba con su propio hospital, el cual fue mudado y refaccionado durante la intendencia de Alvear. El centro de salud prestó una enorme ayuda a la ciudad durante los tiempos de epidemias. Como éstas, muchas fueron las comunidades de extranjeros residentes que aportaron al desarrollo de la ciudad y del país.

<sup>146</sup> Ciudad para todos en la que los espacios públicos contribuirían al encuentro social y a la igualación de los individuos, tal como afirma Sebrelí: “Esta idea de una ciudad “para todos” se mostraba aun en los espacios que eran símbolos de estatus de las clases altas. Los bosques de Palermo, paseo tradicional de las grandes familias –desfile de carrozas, luego de automóviles–, eran igualmente frecuentados por las clases populares. Una institución característica de la elite, el Teatro Colón, era a la vez policlasista; aunque estrictamente compartimentado, según el precio de las localidades, permitía el acceso a las clases medias a la galería y a las clases bajas al paraíso [...]. De igual modo ocurría con el Hipódromo de Palermo: asistían los elegantes *turfmen* a los palcos y los “burreros” a la popular” (Véase SEBRELI, JUAN JOSÉ. 2011. “Buenos aires: vida cotidiana y alienación seguido de Buenos Aires, ciudad en crisis”. Buenos Aires: Editorial Sudamericana).

Así, hacia finales del siglo XIX, el planeamiento urbano habría buscado lineamientos para hacer que la distribución urbana fuera más integrativa. Tal fue el caso de las propuestas de Parque de Alvear, quien se inspiró en las creaciones de Nueva York. Áreas verdes que corresponderían a “un nuevo corazón comunitario en la disgregada metrópoli, un santuario laico e higiénico en torno del cual alguna unidad pueda ser reencontrada” (Gorelik, 1998: 59).

con mayor fuerza a intervenir la capital. Así, en 1898, al asumir Adolfo Bullrich como intendente, éste continuó con la proyección de parques y paseos, instaló alumbrado público eléctrico y a gas, casi 1500 cuadras fueron pavimentadas. También aumentó a dos el número de compañías telefónicas que prestaban servicio a la capital y la ciudad contaba a su haber con quince hospitales y su primer cinematógrafo (Gobierno de la ciudad de Buenos Aires. 2008: 54). Profusión de obras públicas que continuó hasta la segunda década del siglo XX.

## CIUDAD DE MÉXICO Y LA CONSTRUCCIÓN DE UNA NACIÓN LIBERAL

*“México ha sido siempre una ciudad cosmopolita.  
Ser cosmopolita en el siglo XIX quería decir abrir la mente a  
lo que se producía en Francia”.*

Federico Fernández Christlieb

*“Los principios urbanísticos inspirados en el  
afrancesamiento que guiaron el desarrollo urbano de la  
ciudad de México fueron: Rectitud –uso de la línea recta y  
ángulos en el trazo de calles–, Regularidad, Uniformidad y  
Monumentalidad”.*

Federico Fernández Christlieb

Son muchos los aspectos que hay que abordar al tratar el tema de la modernización de Ciudad de México. Ello por la serie de procesos políticos, sociales, económicos e históricos por los que atraviesa el país durante el siglo XIX y comienzos del XX. Uno de ellos, que hay que destacar, es la patente participación de inmigrantes franceses en la economía mexicana, lo que determinó no sólo la industria del periodo, sino también el gusto, la vida comercial de los mexicanos y el flujo bancario del país.

Aunque poco numeroso, el grupo de franceses que se instala en México durante el siglo XIX es influyente. Inmigración que se inicia, en mayor número, en 1821, de la mano de los barcelonnettes —provenientes del valle alpino de Ubaye<sup>147</sup> y que correspondieron a un tercio de los inmigrantes de origen francés— que se establecieron por todo el territorio mexicano. Muchos de ellos se convirtieron en residentes, aunque, según plantea Patricia Arias<sup>148</sup>, estos no entablaron relaciones de tipo marital con ciudadanas y ciudadanos mexicanos, lo cual puede dar cuenta de sus aspiraciones de regresar al país natal una vez hecha su fortuna. Fue esta microsociedad, muy dinámica en términos económicos, la que

---

<sup>147</sup> Véase PÉREZ ACEVEDO, MARTÍN. 2001. “Inmigración Francesa en México: negocios y revolución en el ámbito urbano 1876-1914”- En: *Tiempos de América: revista de historia, cultura y territorio* (8) Págs: 47-58

<sup>148</sup> ARIAS, PATRICIA. 1998. “Los franceses en México: una mirada desde la historiografía regional”. En: PÉREZ SILLER, JAVIER (Coordinador). “México Francia: memoria de una sensibilidad común. Siglos XIX-XX”. Primera Edición. México, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. El Colegio de San Luis, A. C.. Pp. 85-102.

debido a su éxito comenzó a promover la imagen del “espejismo de México”<sup>149</sup>, como un país rico en recursos naturales.

Si bien el número de inmigrantes franceses fue fluctuante durante todo el siglo XIX, éste se mantuvo medianamente estable e incluso se incrementó a lo largo de los años, ello también debido a las políticas gubernamentales, que, emulando las de Estados Unidos y Argentina, buscaban atraer capital humano europeo para poblar el extenso territorio mexicano. Se suponía que los europeos “contaban con un capital cultural, un oficio y una religión, sabían utilizar herramientas y, en ocasiones, acudían con capital para invertir. Esas ideas se mantuvieron todo el siglo XIX, durante la separación de Texas en 1836 y la guerra contra Estados Unidos de 1847 y 1849; acentuaron la preferencia por inmigrantes católicos de origen latino”<sup>150</sup>. Ello fue acompañado de medidas legislativas que apoyaban económicamente la llegada e instalación de los migrantes. Se establecieron algunas compañías en Francia que buscaban traer compatriotas a tierras mexicanas; así para 1830, François Giordan y el diputado Laisné de Villelevêque forman un contingente de más de 45 personas, que se embarcan rumbo a Coatzacoalcos. Las promesas hechas a los colonos, e impresas muchas veces en folletos, daban cuenta de las facilidades para su acomodación, los beneficios y características del sector, haciéndose hincapié en el buen clima y la fertilidad:

“El gobierno mexicano, se lee allí, desea poblar el istmo de Tehuantepec y las riberas del Coatzacoalcos: con ese objeto ha cedido un territorio muy considerable sobre la orilla derecha del río, a cincuenta millas de su desembocadura. Para ayudar a los colonos se ha acordado una exención de impuestos, que durará diez años, sobre todos los objetos que la colonia necesite. El señor Giordan, socio del seños Villêveque, se ha establecido junto al río y dirige una magnífica plantación de caña de azúcar, de maíz y de cientos de miles de árboles de café, cacao, naranjas, plátanos, etc. Él se encargará de recibir a los colonos, de darles todos los medios necesarios para que se establezcan lo más cómodamente posible... proporcionándoles todos los recursos necesarios a ese efecto. Se recomienda, además, que los jefes de establecimiento no lleven dinero —se agrega— en regiones deshabitadas. Se solicitan víveres para seis meses, materiales para construcción, obreros y artesanos...”<sup>151</sup>

Pero estas promesas no se cumplieron y la mayoría de los colonos murieron, a cacusa de fiebres, el desborde del río, etc. Otros se dispersaron por distintas regiones. Nuevas oleadas llegaron y con mejor fortuna lograron establecerse en el país, principalmente en las ciudades. Aunque la migración francesa no llegó a ser tan numerosa como en los otros

---

<sup>149</sup> PY, PIERRE. 1991. “Introducción general: la presencia francesa en México en 1910”. En: “Francia y la Revolución Mexicana 1910-1920”. México, Fondo de Cultura Económica. Pp 13-40.

<sup>150</sup> PÉREZ SILLER, JAVIER. 1999. “Una contribución a la modernidad, La comunidad francesa en la ciudad de México”. [en línea] <<http://www.lomesoft.com/demo/mf/articulos/p7.pdf>> [consulta: 10 de Junio 2012]

<sup>151</sup> DE FOSSEY, MATHIEU. 1857. En: GLANTZ, MARGO. 1982. “Viajes en México: crónicas extranjeras”. México, Fondo de Cultura Económica. Tomo II. Pág. 325-326.

países promotores de la inmigración en el resto de América, sí fue significativa. Se estima que para 1830 ya había seis mil galos en México, los cuales habrían disminuido tras la primera intervención francesa (Pérez. 1999, 9).

Existen momentos en los que hay un aumento mayor en la llegada de población gala a México. Tal es el caso de las dos intervenciones francesas en territorio mexicano. La primera fue la denominada Guerra de los Pasteles: un conflicto bélico en el que los puertos del Golfo fueron bloqueados por cerca de veinte buques europeos, desde el 16 de abril hasta el 9 de marzo de 1839<sup>152</sup>. La segunda intervención se produce cuando seis mil soldados desembarcaron en el puerto de Veracruz, para exigir el pago de la deuda externa, congelado por Benito Juárez debido a la difícil situación económica por la que atravesaba el país. También España e Inglaterra movilizaron tropas hacia el puerto mexicano por el mismo motivo, pero se retiraron después de un mes. Francia, quería detener además el avance de la influencia de Estados Unidos en la región latinoamericana, que podía interferir con sus intereses, por lo que impuso un gobierno imperial y designó un noble para ocupar el puesto de emperador, el Archiduque Maximiliano de Austria. Posteriormente, tras el retiro de las tropas francesas, muchos soldados se quedaron en el país. Entre otras cosas, debido a las medidas facilitadoras para su instalación, que impulsó Maximiliano. En una carta fechada el 26 de enero de 1867, escribe:

“El Ejército francés regresa á su patria, pero una parte considerable de los hijos de la noble Francia queda entre nosotros, ya ocupando puestos en el Ejército Nacional después de haber servido en el patrio, ya dedicados al comercio, á la industria y á las artes”. “Yo deseo aliviar en lo que cabe la suerte de estos, proporcionándoles los medios de formar un hogar doméstico entre nosotros, facilitándoles terrenos que pueden colonizar”<sup>153</sup>.

La cifra de franceses residentes, al menos durante el Segundo Imperio, se habría aproximado a diez mil. Para 1895, según el CENSO de la República, el número ascendía a 3,735. Es decir, casi el cero como a tres por ciento de la población total. Para 1910, había aumentado a 4,604<sup>154</sup>. Todo esto da cuenta de lo relativamente escasos que fueron en número los habitantes galos, en contraposición a su influencia y figuración en la historia de la nación.

---

<sup>152</sup> OLAVARRÍA Y FERRARI, D. ENRIQUE. 1880. “México a través de los siglos”. México. Balleca y Compañía Editores. Tomo IV.

<sup>153</sup> AUTOR DESCONOCIDO. 1867. “México, el Imperio y la Intervención”. México, editor no identificado. Pág. 74-76. El libro es firmado por un mexicano a favor del imperio, con fecha 2 de febrero de 1867 e incluye una serie de cartas y documentos formales emitidos por Maximiliano de Austria.

<sup>154</sup> Datos recogidos de las cifras de los censos de 1895 y de 1910 contenidos en el INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA MÉXICO. 1895 y 1910. “CENSO”. [en línea] <<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/>> México, INEGI. [consulta febrero de 2013].

El desarrollo de la comunidad francesa en México no varió demasiado durante los conflictos bélicos. De hecho, es necesario mencionar que ésta contribuyó a la formación de la burguesía mexicana. La historia comienza hacia 1821, con la llegada de los hermanos Arnaud, los que fundan un negocio en la capital, el cajón de ropa<sup>155</sup> de «Las siete puertas», donde se vendían telas y accesorios para la confección de trajes y ajuares, a la moda de las últimas tendencias francesas. La fortuna que lograron amasar fue noticia y atrajo a otros franceses que se abocaron a trabajar en el rubro del lujo. Pronto la ciudad poseía peluquerías, pastelerías, tiendas de vestuario y curiosidades, restaurantes, librerías, todo lo necesario para el recreo de las clases altas mexicanas,

“En la calle de Plateros se hallan los cajones o tiendas de objetos de más lujo y de las últimas modas francesas, ostentándose en hermosos aparadores de cristales para tentar el apetito de las elegantes damas. Allí también lucen su habilidad en escogidas muestras las hábiles modistas francesas en tiendas notables por el buen gusto. Las peluquerías despliegan en la misma calle sus pomos abrillantados de esencias y pomadas y todas las curiosidades propias del tocador, y también pertenecen a franceses. [...] En los portales de Mercaderes se encuentran muy buenas librerías, con toda clase de obras selectas; mercerías también y además sombrererías españolas, alemanas, francesas y mexicanas”,<sup>156</sup>

Rápidamente, estos negocios generaron recursos como para permitirle a sus dueños la instalación de grandes industrias, mayoritariamente textiles, de minería y de finanzas. Se piensa que el éxito económico de los franceses se debió en gran medida a la ayuda financiera que recibían de la banca, cuyos capitales eran mayoritariamente de ese país. Si bien la presencia de comerciantes franceses es un tema mucho más complejo y amplio, la breve revisión que se ha hecho ayuda a conocer uno de los factores que contribuyó a que en Ciudad de México comenzara a comulgar con los elementos de una cultura del goce, proveniente de Europa, en cuyo consumo se expresaba el gusto, la sofisticación y la idea de modernidad y progreso.

Pronto la cantidad de recursos que generaban estos negocios les permitió a los dueños ampliarse, y para ello se usó el formato de grandes almacenes, los que reunían una serie de productos de consumo de toda línea. Así, para 1847 se levanta la gran tienda de Jean Baptiste Ebrard y F. Fortolis, considerada la casa francesa más antigua de México: “Al puerto de Liverpool”. Pronto el formato de tiendas se popularizó y su arquitectura, de claro gusto y tendencia francesa, llenó las calles del centro de la capital y de distintas ciudades de

---

<sup>155</sup> Los cajones de ropa correspondían a una tienda con un gran mostrador que dividía el área de compra y venta.

<sup>156</sup> ARRONIZ, MARCOS. 1858. “Manual del viajero en Méjico o compendio de la historia de la ciudad de Méjico” París, Librería de Rosa y Bouret. Pág. 41.

todo el país. La publicidad contribuyó a la idea, entre las clases altas, de que el consumo de bienes y la adquisición de elementos modernos, eran sinónimos de una vida de progreso y bienestar.

Las tiendas continuaron multiplicándose. Para 1890 se contaban ciento diez casas comerciales cuyos dueños pertenecían, mayoritariamente, a la comunidad de los barcelonettes. Pero fue, sin duda, durante el régimen porfirista, que estas casas comerciales llegaron a su mayor apogeo, ello por la llegada entonces de un mayor contingente de migrantes franceses, escapados de la Guerra franco-prusiana, lo que contribuyó a la diversificación de la comunidad. Este arribo de nueva población se debió en parte al clima de paz y prosperidad que la *pax* porfiriana había contribuido a formar. Además, la modernización de la ciudad fomentó las posibilidades de consumo para las élites, porque el noventa por ciento de la población mexicana pertenecía a comunidades rurales o a la clase obrera y, debido a sus bajos salarios, no participaban del juego comercial ni de la adquisición de bienes de lujo: “de Francia se trajeron cocineros, peluqueros, sastres y modistas. Muchos de ellos se quedaron y durante el siglo XIX había que asociarlos siempre a la idea de lujo y aristocracia”<sup>157</sup>.

La modernización de la ciudad disparó la actividad tanto comercial como de recreación de las élites, ello porque los nuevos jardines, lugares de recreo y la luz eléctrica contribuyeron a darles más espacios a los tiempos de ocio y disfrute. También creció el número de fabricas y almacenes, como el Palacio de Hierro fundado en 1889 por Joseph Tron junto con Joseph Léautaud,

“En 1881 el alumbrado de las nocturnas calles cambió el rostro del centro: los almacenes de ropa y novedades se esmeraron en presentar las mejores vitrinas, iluminadas, y en ganar la clientela más adinerada de la sociedad capitalina. La moda cambió del abultamiento de los miriñaques, típicos durante el Segundo Imperio, a los vestidos pegados, largos y de enormes colas que tenían la ventaja de descubrir las formas femeninas sensuales. Modas fueron impulsadas por los almacenistas, las modistas, las tiendas de sombreros, las de paraguas y las de todo tipo de productos de importación francesa”. Para 1890, el viajero francés Emile Chabrand enumera los “negocios de los galos en la ciudad de México, señalando algunas calles, como la primera de Monterilla, el Portal de las Flores y la de Capuchinas, casi ocupadas por enormes y lujosas tiendas. Había 16 grandes almacenes vendiendo al mayoreo o al menudeo todo tipo de telas nacionales y francesas y de artículos venidos de París, cinco casas de comisionistas, una importante sombrerería, dos casas de confección, una papelería, una fábrica de aceites, otra de taponés, tres panaderías, una cafetería y una carpintería.” En total, Chabrand enumera 32 establecimientos barcelonettes localizados en el primer cuadro de la metrópoli”<sup>158</sup>.

---

<sup>157</sup> KATZMAN, ISRAEL. 1993. “Arquitectura del siglo XIX en México”. México, Editorial Trillas. Segunda Edición. Pág. 21.

<sup>158</sup> CHABRAND, E. 1892. “De Barcelonnette au Mexique, Inde, Birmanie, Chine, Japon, Etats-Unis”. París, Ed. Plon.

Pero fueron la ropa, las telas, los accesorios, los objetos suntuarios, los cosméticos y los elementos para el atavío de las mujeres de la élite los preferidos de los consumidores. Más tarde, se posicionaron los productos para la decoración de interiores y los cristales, altamente demandados. Se destaca en este rubro, el nombre del italiano Claudio Pellandini, quien llegó a México en 1868. Él comenzó importando cristales franceses, además de otros productos:

“espejos venecianos y florentinos, papel tapiz, esculturas y acuarelas; después en su taller se plateaban lunas, se biselaba y tallaba madera. Llegó a fabricar muebles finos y los mejores emplomados que se colocaron en muchos templos, el palacio de Chapultepec, el Palacio Nacional, el palacio de Gobierno de Guanajuato, el casino Mérida, etcétera. En 1898-99 la casa Pellandini era ya una fábrica de 12,000 metros cuadrados, con sucursal en Guadalajara, pero seguían alternando su producción con los objetos traídos de Europa”<sup>159</sup>

Pero no sólo Francia influyó en la modernización de México, aunque sí fue predominante. También influyeron otras naciones, consideradas cultas: “sobre todo de Francia e Inglaterra para algunas cosas, de Italia y Alemania para otras, se dejó sentir por doquier, salió a flor en el gusto de los trajes, de los coches, de las artes y las maneras”<sup>160</sup>.

Estas influencias fueron uno de los fundamentos de la remodelación y modernización de Ciudad de México y de varias ciudades de distintos estados en el país durante el régimen porfirista,

“El gobierno del general Díaz y su declarado gusto por todo lo que viniera de París adoptó de buena manera este nuevo estilo en todas sus manifestaciones. Las publicaciones de la época que comenzaron a difundirlo fueron: *La Revista de México*, *Revista Moderna* (con ilustraciones y litografías), *El Mundo Ilustrado* (con algunas portadas y dibujos), *El Semanario Ilustrado*, *Arte y Letras*, *El Monitor*, *Savia Moderna* y *El Mexicano*.<sup>161</sup>

Debido a su entusiasmo por las ideas que habían logrado que la capital francesa se convirtiera en una metrópoli cosmopolita, moderna y ordenada, el Presidente trabajó con este modelo en mente junto a una serie de hombres, aproximadamente unos cincuenta, cuya mirada y disciplinas formativas se basaban en la corriente positivista y en la valoración que ésta hacía de las ciencias, las humanidades y las ciencias sociales. El grupo fue conocido como ‘los científicos’, “con gusto por los negocios, tendentes al conservadurismo, la oligarquía y la tecnocracia y de vocación reformista”<sup>162</sup>. Esta colectividad fue la que sirvió a Díaz para impulsar, planear y justificar muchos de sus proyectos.

---

<sup>159</sup> KATZMAN, ISRAEL. Op. Cit. Pág. 245.

<sup>160</sup> FERNÁNDEZ, JUSTINO. 1967. “Los nuevos estilos arquitectónicos: la arquitectura porfirista”. GORTARI y HERNÁNDEZ Op. Cit. Pág. 138.

<sup>161</sup> TAVARES LÓPEZ, EDGAR. 1998. “Colonia Roma”. México, Editorial Clío. Segunda reimpresión. Pág. 56.

<sup>162</sup> PERÉZ HERRERO, PEDRO. 1987. “Porfirio Díaz”. España, Historia 16-Quorum. Pág. 123

Indudablemente, las modas y costumbres francesas eran algo con lo que el pueblo mexicano convivía a diario (incluso el sistema métrico y de pesos, que reemplazaba al sistema de varas castellana, adoptado en 1857, fue el decimal francés). Y, aunque, en el periodo de gobierno de Porfirio Díaz hubo una indudable continuidad de programas y medidas que reafirmaban la prevalencia e importancia de las tradiciones del grupo de inmigrantes galos en las iniciativas gubernamentales, no existió realmente un proyecto de urbanización como el llevado a cabo por Haussmann. Más bien, una serie de medidas e intenciones aisladas que intentaron emular los estilos arquitectónicos con mayor preeminencia en Europa.

En las siguientes líneas se expondrán los hechos históricos y las transformaciones que vive la capital mexicana, lo que permite plantear una negativa ante la posibilidad de la existencia de un planeado sistema urbano en México, al menos durante la época que abarca nuestro estudio.

Tal como en el resto de Latinoamérica, el número de habitantes en la capital se disparó durante el siglo XIX. Es así cómo la inmovilidad de la urbe, en cuanto a su crecimiento, le significó a la ciudad problemas de hacinamiento y orden.

“Se calcula que a finales del siglo XVII la población de la ciudad de México era de 112,000 habitantes, y que para 1850 esta población se había incrementado en 50.000.

La población de la ciudad se hacinaba en los viejos edificios coloniales y casuchas de la periferia que no tuvieron el suficiente mérito para estar en otros planos de la época: La guía de forasteros de Juan N. Almonte e 1853, que marcaba los mismos límites que se habían señalado medio siglo atrás; es decir, de una ciudad de 245 manzanas”<sup>163</sup>.

Es en este escenario, mucho antes del periodo señalado, se comienzan a hacer una serie de reformas que buscaban reorganizar y ordenar el espacio urbano, y que serían determinantes en los proyectos modernizadores que comenzaron a implementarse a mediados de 1870. Desde 1824, los gobiernos de turno intentaron, uno tras otro, mejorar las condiciones de la ciudad. Pero, debido a la falta de recursos económicos, a causa de la crisis económica que siguió a la Independencia y que se mantuvo hasta la Reforma, estas iniciativas siempre fueron en la medida de lo posible.

Recién a mediados del siglo XIX comienzan a hacerse reformas que buscaban cambiar la imagen de una ciudad. Aunque hermosa a vista de los visitantes, dejaba mucho que

---

<sup>163</sup> JIMÉNEZ MUÑOZ, JORGE H.. 1993. “La traza del poder. Historia de la política y los negocios urbanos en el Distrito Federal de sus orígenes a la desaparición del Ayuntamiento (1824-1928)”. México, DEDALO. Pág. 6.

desear en cuanto a servicios higiénicos, alumbrado, pavimentación y conectividad. La belleza de sus edificios, es elogiada, sin embargo, por los cronistas de la época:

“La arquitectura en general es de estilo bastante puro; y hay también edificios de bellísimo orden. El exterior de las casas no está cargado de ornatos. Dos clases de piedras de cantería, es a saber: la amigdaloida porosa, llamada tezontli, y sobre todo un pórfido con base de feldepató vidrioso y sin cuarzo, dan a las construcciones mexicanas cierto viso de solidez y aun de magnificencia. No se conocen aquellos balcones y corredores de madera, que desfiguraban en ambas indias todas las ciudades europeas”<sup>164</sup>.

Pero las construcciones de la capital, tenían una serie de deficiencias en cuanto a espacios de recreación y parques públicos (Jiménez 8). La ciudad mantenía su estilo colonial, en el que predominaban estéticas como el churrubusco y el modelo de damero, además de que la vida se desarrollaba en los espacios privados.

En los primeros años de la vida nacional se produjeron pocos cambios arquitectónicos. La mala economía del país, se mantuvo hasta las leyes de desamortización de 1856, ideadas por Miguel Lerdo de Tejada, que proponían “que la Iglesia debía vender todas sus propiedades urbanas y rurales a quienes las tenían arrendadas y establecidas a un precio que las hiciera atractivas a los compradores. Si éstos no las querían comprar, el gobierno las vendería en subasta pública”<sup>165</sup>. Siguió la Leyes de la Reforma, dictaminadas por Benito Juárez, lo que, acompañado con la posterior ocupación del poder por el emperador Maximiliano y su esposa Carlota, fue decisivo en el cambio hacia un paradigma modernizador.

Así se dictaban las “Leyes de Reforma”, dadas a conocer a la Nación en 1859. Entre ellas, estaba la de la nacionalización de las propiedades de la Iglesia, pasando “al dominio de la nación todos los bienes que el clero secular y regular ha estado administrando con diversos títulos, sea cual fuere la clase de predios, derechos y acciones en que consistan, el nombre y aplicación que hayan tenido”<sup>166</sup>. Esta medida tiene gran impacto en la capital, debido a que en 1861 se decreta que un porcentaje de los ingresos obtenidos por los bienes inmuebles de la Iglesia se sumarán a las arcas municipales. En el mismo año se decreta

---

<sup>164</sup> HUMBOLT, ALEJANDRO DE. “Descripción de la Ciudad de México”. En: GORTARI RABIELA, HIRA DE y HERNÁNDEZ FRANYUTI, REGINA (Compiladoras). 1988. “Memoria y Encuentros: La ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1828)”. México, Departamento del Distrito Federal, Instituto de Investigaciones DR. José María Luis Mora. Tomo II. Pág. 33. Extracto de un ensayo político de Humbolt quien visitó la ciudad entre los años 1804-1803.

<sup>165</sup> BAZANT, JAN. 1985 “México”. En: BETHELL LESLIE (ED.). 1991 “Historia de América Latina. América Latina independiente, 1820-1870” Tomo 6. Barcelona, Editorial Crítica. Pp. 105-143.

<sup>166</sup> MUSEO DE LAS CONSTITUCIONES. UNAM. 2012. “Leyes de Reforma”. [en línea]. <http://www.museodelasconstituciones.unam.mx/Exposiciones/page14/page9/page9.html> [27 de Febrero de 2013].

también la demolición y nacionalización de otros inmuebles, medidas a las que siguieron las leyes de excomunión de religiosas y religiosos en 1963, las leyes de desamortización que permitieron enajenar las propiedades de la iglesia y utilizarlas para la creación y ampliación de calles, además de la apertura de escuelas, bibliotecas y cuarteles. A su vez, se secularizan cementerios, centros de beneficencia y hospitales. Todos estos cambios permiten el surgimiento de nuevos edificios, como producto de la venta por lotes de las propiedades.

Estas medidas fueron un duro golpe no sólo para la iglesia sino también para el sector conservador de la sociedad mexicana, el que vio a los franceses como liberadores del yugo de Juárez, por lo que prestó su apoyo a las tropas galas en la segunda intervención y posteriormente al imperio de Maximiliano de Habsburgo. Pero fue en la época de Maximiliano cuando se produjeron los cambios principalmente. Cambió en primer lugar la estructura demográfica de Ciudad de México, y se produjo su crecimiento radial, debido a la creación de nuevas avenidas, como es el caso de la Calzada del Emperador o Nuevo camino de Chapultepec, posterior Paseo de la Reforma, que fue trazada en 1864 en línea recta desde el Castillo de Chapultepec hasta el monumento de Carlos V. La calzada, de medidas insólitas para la época (cincuenta y cinco metros de ancho), buscaba unir al Castillo de Chapultepec —reformado por el Emperador y a tono con los gustos y modas europeas de la época— con el Palacio de Gobierno. Fue un paseo que sólo alcanzó a ser imaginado por el Archiduque, como una gran obra urbana, ya que sólo con posterioridad a su administración logró convertirse en el hito que determina la creación de las colonias donde habita la aristocracia capitalina.

Tras la restauración de la República y el abandono del país por parte de las tropas y el contingente francés, el panorama en la ciudad era poco alentador. Un cronista la describe como una “ciudad poco higiénica, de sucias calles, con defectuosísimos desagües, de nula corriente y mal dispuestas; cuyas vías públicas en general se inundaban de acera a acera en pleno tiempo de aguas; con malos pisos de piedra y peores embanquetados, con alumbrado escaso y deficiente”<sup>167</sup>. Además, hay que mencionar que la ciudad era susceptible a las inundaciones, como la ocurrida en 1865, que anegó gran cantidad de haciendas y pueblos

---

<sup>167</sup> RUIZ CASTAÑEDA, MARÍA DEL CARMEN. 1974. “La Ciudad de México en el siglo XIX”. México, Colección Popular.

en la cuenca de México. Ello obligó a bajar el nivel de las aguas del Lago Texcoco durante el mes de noviembre, como una medida para el retiro de las aguas de las calles de la capital.

Hacia el año 1866 comienzan a renovarse y restaurarse los servicios de la ciudad gracias a las iniciativas de Ignacio Trigueros, quien presidía el ayuntamiento la sazón, y que contribuyó a su mejora administrativa, al desarrollo y a los adelantos en alumbrado, higiene, empedrado, construcción de aceras y de centros de beneficencia. Mejoramiento urbano que sienta las bases para posteriores proyectos de mayor envergadura.

Para 1967, el cambio de mentalidad que se había venido gestando, producto de la influencia cultural de Francia, dominaba no sólo en las artes sino también en las ciencias<sup>168</sup>. Es así como los ingenieros comienzan a proyectar las obras civiles de una manera mucho más técnica.

En la década del '70 se continúan desarrollando una serie de transformaciones viales, debido a la demolición de conventos para la apertura de calles y avenidas. Más tarde, se comienzan a levantar las líneas férreas, cuyo hito será la inauguración, por parte del entonces presidente Lerdo de Tejada, del ferrocarril que une Veracruz con la capital. En el año 1873, la estación de trenes de Ferrocarriles Mexicanos, ubicada en la calle de Mina, poseía un estilo arquitectónico neoclásico, con una estructura de hierro que cubría los andenes de la misma. La implementación de las distintas estaciones no siguió un modelo arquitectónico único, sino que convivieron una multitud de estilos. En el caso de las obras férreas,

El tendido de la red férrea fue tan heterogéneo como la construcción de sus estaciones. En el Ferrocarril Mexicano —de la capital a Veracruz— las hay de estilo francés e inglés; en el Central Mexicano —de la ciudad de México a la frontera norte— predomina la arquitectura norteamericana; y en el interoceánico —de México a Veracruz vía Jalapa— también las de tipo inglés, por mencionar sólo algunos ejemplos. Muchas en el Ferrocarril Central, por ejemplo, y en el Interoceánico, empezaron siendo pequeñas casas de madera para convertirse después en señoras de piedra (...) <sup>169</sup>

La Ciudad de México se transformó así en el punto de articulación de las líneas férreas que unían al país.

Pero fue debido a la llegada del General Porfirio Díaz al poder que México alcanzó un desarrollo mayor. Importante es la cercanía que Díaz logra con Estados Unidos y con otras

---

<sup>168</sup> Un ejemplo de ello es la fundación, en este año, de la Sociedad de Historia Natural y proliferan las investigaciones en esta área, fundándose posteriormente centros de investigación científica en distintas disciplinas: astronomía, patología, geografía, parasitología, agricultura, entre otros. Véase KATZMAN, ISRAEL. Op. Cit. Pág. 23.

<sup>169</sup> YANES RIZO, EMMA. 1994. "Los días del vapor". México, Consejo nacional para la Cultura y las Artes, INAH. Ferrocarriles Nacionales de México, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos. Pp. 26-27.

potencias extranjeras, y el consiguiente aumento en la inserción de capitales por parte de esos países. Esto último se alcanza por medio de un ambicioso plan de pacificación de la Nación, que requería de la eliminación de los cacicazgos por medio de la delegación de cargos a militares de confianza. Además, se pactó el pago de lo adeudado a los norteamericanos, dándose claras señales de una apertura a las inversiones extranjeras durante todo su gobierno.

La promoción de los abundantes recursos naturales y el enorme potencial económico de México ayudó con éxito a persuadir a los empresarios y financiero extranjeros para invertir en el país. Después de 1876, bajo la dirección del secretario de fomento (1881-1891), los gobiernos de Díaz y González comprometieron recursos sustanciales para promover la imagen internacional de México como una nación plenamente comprometida con el progreso material y con la aplicación de la ciencia. El régimen gastó, por ejemplo, cerca de 700 mil dólares en su representación en la Exposición mundial de Chicago en 1892 y más de 400 mil dólares en la de París en 1889. Se distribuyeron libre y generosamente catálogos comerciales y científicos que describían a México como un modelo de estabilidad y prosperidad, y como un remanso de legalidad para los empresarios extranjeros. A los visitantes se les entretenía con corridas de toros, muestras arqueológicas, incluso con la marcha de la banda de caballería. La promoción no terminó ahí, pues Fomento también promovió “museos comerciales” permanentes a fin de promover los contactos entre los productores mexicanos y los mercaderes extranjeros”<sup>170</sup>.

Este esfuerzo se vio recompensado con la visita de una comitiva de Estados Unidos y con el posterior reconocimiento del gobierno de Díaz por parte del entonces presidente Rutherford B. Hayes, el día 9 de abril de 1878.

Durante el gobierno de Manuel González —adepto y sucesor de Díaz— la situación de México, aunque con sus crisis y vaivenes, mantuvo una continuidad en el proceso de transición desde una economía basada en la exportación de materias primas, y que priorizaba el sector agrario y minero, a una etapa preindustrial, la cual, habiendo alcanzado altos niveles de progreso, no estuvo exenta de problemas políticos, económicos y sociales. Pese a ello se continuó con las políticas de progreso del ex presidente Díaz, quien durante un corto periodo —ocupando el cargo de ministro de Fomento— persistió en el desarrollo de la industria ferrocarrilera.

Durante el mandato de González, quien logró para el país un éxito económico sin precedentes, quedaban en las arcas fiscales, por primera vez, excedentes disponibles para obras públicas. Lamentablemente, para finales de su mandato, una crisis económica golpea a México y provoca un cambio en la moneda, así como la necesidad de conseguir préstamos y de aumentar la inversión extranjera. Con todo, González logra grandes avances

---

<sup>170</sup> GARNER, PAUL. 2010. “Porfirio Díaz. Del héroe al dictador: una Biografía política”. México, Editorial Planeta. Pág. 188.

en transporte y comunicaciones<sup>171</sup>, además de la creación del primer Banco Nacional de México. Vale la pena mencionar que es durante su mandato, en 1881, que se instalan en Ciudad de México las primeras luminarias eléctricas.

Hacia 1884 México entra en el periodo denominado de la “paz porfiriana”, un periodo de paz sin precedentes, que no estuvo exento de problemas políticos y sociales, pero que se neutralizaron con la promesa de una mejora económica que parecía, al menos visualmente, posible para todos. El país continuó creciendo, pero postergando siempre a un sector de la población que varios escritores y periódicos de la época retrataron:

Por un lado vemos que en las céntricas avenidas de la ciudad se abren lujosos almacenes de efectos de lujo, por un lado vemos los aparadores de bronce, las sedas, los mármoles, las alhajas; por el otro, vemos reproducirse el cuadro tristísimo de la miseria; por un lado se alzan fastuosos edificios, ejércitos de albañiles trabajan por levantar ostentosos palacios; más allá, el proletario, el hombre de la clase media, va retirándose a los barrios, se va a las pocilgas, a vivir en el lodo y en el fango, expuesto a las emanaciones envenenadas de las miasmas y gases que se desprenden de nuestra asquerosas casas de vecindad y de las cloacas que llamamos calles, tres cuadras más allá de la plaza principal (El monito 1883)<sup>172</sup>.

El país aún atravesaba momentos difíciles y en la capital aún quedaba mucho por hacer. Desde mediados hasta fines de la década de los '80 los esfuerzos de Porfirio Díaz se centraron en aumentar las relaciones comerciales con el resto de mundo. Es así como a comienzos de la misma década se reanudan las relaciones con Francia, además de estabilizarse la situación con Inglaterra. Pronto, Francia se convierte en el mayor inversionista del país, con capitales concentrados en la banca, los ferrocarriles, la minería y el comercio, alcanzando sus movimientos el cuarenta por ciento del volumen de capitales de la Nación. Para 1910 las inversiones se cuadruplican, el capital francés representa un setenta por ciento de los movimientos de la banca de México<sup>173</sup>.

El poder se centralizó aun más, lo que comenzó a demandar nuevos espacios para dar respuesta a los requerimientos administrativos. Debido a los nuevos ingresos se hizo posible un mayor desembolso de recursos para obras públicas. Así surgieron los inversionistas, como el portafoliero, “artesanos del capitalismo mexicano, que hicieron

---

<sup>171</sup> El presidente González realiza las concesiones para el trazado de la red de telégrafos, que posteriormente se trazaron conjuntamente con las líneas ferroviarias y uniendo a todo México. También durante el año 1882 se funda la Compañía Telefónica Mexicana y dos años después se comienzan a introducir los teléfonos privados.

<sup>172</sup> ROEDER, RALPH. 1973. “Hacia el México moderno. Porfirio Díaz I”. México, Fondo de Cultura Económica. Pág. 197.

<sup>173</sup> Datos contenidos en PY, PIERRE. 1991. “Francia y la Revolución Mexicana 1910-1920 o la desaparición de una potencia mediana”. México, Fondo de Cultura Económica. Pág. 27.

grandes fortunas con un proyecto escrito en un papel guardado en un portafolios”<sup>174</sup>. Estos harán del negocio inmobiliario y del fraccionamiento de terrenos una actividad muy rentable, cambiando la cara de la capital mexicana.

A fines del siglo XIX se comienzan a reparar y recubrir el enlosado de las calles de la ciudad, para lo que se experimentó con la mayoría de los procedimientos hasta entonces existentes, pero es con el sistema de adoquines de asfalto comprimido con el que desde 1891 hasta 1900 se pavimentan 146.000 m<sup>2</sup> de calles céntricas (Katzman, 43). Más tarde se contratan empresas extranjeras, una de ellas estadounidense (*The Barber Asphalt Co.*) y la otra suiza (*Neufchatel Co.*), para que se hagan cargo de la pavimentación, por medio del sistema de pavimento de concreto y asfalto.

La ciudad continuó modificándose rápidamente, y en este apresurado cambio muchos de los adherentes a Díaz sintieron la presencia de una verdadera modernidad urbana, que a la vez es era la expresión de una nación libre. Tal es el caso del partido liberal:

Desarrollo de un pueblo que se ha extendido con poderosa fuerza al verse libre de las ligaduras que lo oprimían y dotado de las condiciones necesarias para vivir. El ancho de las calles puede decirse que es, por término medio, de 15 metros, aunque hay algunos que tienen 20 y aún 30 metros, y que podían estar adornadas con filas de árboles.

El desarrollo total de las vías públicas que existen dentro del perímetro de la Ciudad de México, suma una longitud de 270 kilómetros, es decir, una distancia mayor que la que hay por el ferrocarril de esta capital á Querétaro, que es de 250 kilómetros.

Formando verdaderos sitios de recreo para los habitantes, hay en distintos puntos espaciosas plazas, jardines y mercados públicos.

Las cañerías de unos 0<sup>m</sup>25 de diámetro que constituyen la canalización del gas para el alumbrado público, establecido en las calles de la ciudad, miden unos 100 kilómetros de longitud. Existen más de 2,000 faroles de gas y unos 500 de aceite para barrios apartados del centro. Además habrá repartidos en varios puntos de la ciudad, unos 50 focos de luz eléctrica.

Esta moderna arteria de luz y vida alumbrada durante la noche la capital y denota un grado de cultura en armonía con las demás circunstancias de una población que no es refractaria á las mejoras públicas.

El agua delgada satisface todas las necesidades de una parte de la población. La entubación tiene más de un kilómetro de extensión y toda la red de tubos, conductores del precioso líquido, puede calcularse en unos tres kilómetros (Ruiz Castañeda, 34).

Transformaciones que continuaron a lo largo de todo el régimen Porfirista. Para 1899 se inauguró el servicio de tranvías eléctricos, cuando ya el servicio de ferrocarriles urbanos conectaba prácticamente toda la ciudad. En la misma década de los '90 los esfuerzos se concentraron también en la instalación del servicio de alcantarillado y de la distribución de agua tanto para residencias de la capital como para los bomberos. En 1896 se implementó el alumbrado público eléctrico en las calles del centro.

---

<sup>174</sup> Sujeto de negocios que se dedicaba a comercializar el suelo urbano y se les denomina así por ser la sustitución de los “*carpet baggers*” estadounidenses. Véase JIMENEZ MUÑOZ, JORGE H.. 1993. “La traza del poder. Historia de la política y los negocios urbanos en el Distrito Federal, de sus orígenes a la desaparición del ayuntamiento (1824-1928)”. México, Dédalo.

Para fines del siglo XIX y entrado el XX, la ciudad había mejorado notablemente en los ramos de comunicación, pavimentación, drenaje y abastecimiento de aguas, vigilancia, mercados, jardines, alumbrado, saneamiento, vivienda, etc. Pero es a comienzos de la primera década del siglo XX cuando tiene lugar la transformación mayor, tanto en la fachada de la capital, como en su explosivo crecimiento demográfico y radial. Es durante el periodo mencionado cuando se inicia la construcción de obras públicas importantes, tanto de ornato como de utilidad común, que fueron posibles debido a que México vivía su periodo de mayor bonanza fiscal. Muchos historiadores coinciden en tratar esa década del nuevo siglo como parte del XIX, puesto que sería una continuación de la dictadura de Díaz. Así el país habría experimentado el cambio de siglo sólo después de la explosión de la Revolución mexicana.

Uno de los mayores proyectos del Presidente Díaz fue la transformación del Paseo de la Reforma, otrora Paseo del Emperador, posterior Paseo Degollado<sup>175</sup>, el que se transformó en el lugar de recreo por excelencia de las clases altas y en el punto geográfico de la capital desde donde se comienzan a trazar las colonias y a establecer las viviendas de los más ilustres ciudadanos: grandes casas de campo y, posteriormente, lujosas mansiones.

El Paseo de la Reforma es el lugar escogido por Porfirio y los Científicos para la ubicación de estatuas y monumentos que relatarán la historia liberal mexicana. De esta manera, el paseo, remozado en los tiempos del presidente Lerdo —quien lo había hecho ensanchar, iluminar, llenar de árboles y banquetas, además de trazar cinco glorietas y el levantar el monumento a Colón, costeadas por Antonio Escandón y esculpido por el francés Charles Cordier—, fue nuevamente intervenido durante el porfiriato. Díaz acoge la propuesta de Limantour<sup>176</sup> dividiendo transversalmente el paseo en tres con jardines a los lados, “como en el bosque de Boulogne en París” (Katzman, 34). En 1878 se coloca la primera piedra, la que daba inicio a la construcción del monumento a Cuauhtémoc, proyecto que se inscribía en la serie de reformas con que el régimen de Díaz buscaba engalanar y resaltar la calzada, además de enfatizar y afianzar, con el ya insigne

---

<sup>175</sup> Nombrado así por el presidente Benito Juárez, quien rebautiza el mayor de los símbolos de la Segunda Intervención Francesa resinificándolo para honrar a uno de sus más fieles seguidores y a la victoria mexicana sobre el Emperador Maximiliano y el dominio francés.

<sup>176</sup> José Yves Limantour formó parte del grupo de los científicos, fue consejero y secretario de Hacienda del General Díaz y tuvo una importante participación en las políticas de embellecimiento, al estilo francés, de la capital mexicana. Interviniendo en proyectos como las modificaciones la Paseo de la Reforma y al Bosque de Chapultepec, el Palacio postal, el Palacio de Bellas Artes, el Palacio Legislativo, entre otros.

monumento a Colón, el origen mestizo del pueblo mexicano. Era la nueva patria criolla, base de la actual y moderna República.

Es así que en vías del Centenario, parte del proyecto de transformación del país llevado a cabo por Díaz respondía también a un afán de construcción nacional, que encontrará sus bases en la ideología liberal promovida por el régimen: “la patria se convirtió en una nueva religión con sus héroes entronizados y sus festividades marcadas en el santoral cívico, porque representaba ‘un agregado de todos los valores políticos, religiosos, éticos y morales por los cuales un hombre vivía y moría’”<sup>177</sup>. Nueva religión que requería un monumento que celebrara su historia —por sobre todo su gesta— y cuyo levantamiento comenzó a emerger en las décadas inmediatamente posteriores al logro de la Independencia, pero que no logró concretarse<sup>178</sup>. En 1878 se celebró contrato para erigir el monumento de la Independencia, pero no fue sino hasta 1886 que se celebró el concurso para elegir, de entre las propuestas recibidas, a la que engalanaría la tercera glorieta del Paseo de la Reforma. El concurso fue ampliado, seguramente por falta de propuestas, y en 1887 resultaron ganadores los arquitectos Clauss y Schultze Washington, aunque la construcción no llegó a realizarse. En 1889 el Presidente Díaz persistía en su idea de concretar el monumento de la Independencia, dedicado especialmente a la figura del libertador Hidalgo, además del proyecto de convertir a Reforma en una avenida de gusto europeo o más bien “semejante a los Campos Elíseos de París; de allí que pusiera tanto empeño en que su desarrollo urbanístico fuese armonioso y ejemplo para el conjunto del país” (Martínez Assad, 60). A su vez, se buscó poblar los sectores aledaños al Paseo de la Reforma, decretándose la liberación del pago de impuestos que gravaban los inmuebles de la zona, aparte de exigirles una serie de normativas entre las que se contaban un patio frontal de aproximadamente ocho metros de fondo. De manera que el paseo se constituyó como un sector urbano para una minoría: la clase oligárquica y la nueva burguesía de la ciudad de México, que contribuyeron y que se beneficiaron con las obras de embellecimiento del sector.

El 3 de marzo del año 1889 se inaugura una obra dirigida por el arquitecto francés Emilio Dondé, el café Colón, apostado frente al monumento del mismo nombre, lo que dio

---

<sup>177</sup> MARTÍNEZ ASSAD, PEDRO. 2005. “La Patria en el Paseo de la Reforma”. México, Fondo de Cultura Económica. Pág. 16

<sup>178</sup> Ya en 1843 el proyecto de construcción del monumento es presentado a la Academia de Bellas artes por el Capitán de Ingenieros Don Lorenzo Hidalgo.

aires de *boulevard* a la calzada. Dos años después, cerca al café, se inauguró una casa cuyos jardines se abrieron para diversión y recreo de la concurrencia,

“...el domingo de Carnaval, se abrió más adelante otra casa de placer, con grandes jardines, amplios salones para bailar, juegos de bolos, fonda y café. Para estrenarle, no estando todavía crecidos sus árboles propios, se puso un bosque artificial por extremo bello, con tortuosos vericuetos, montañas, cascadas y lagos, poblado de fieras y, en lo alto de una de las montañas, con subida en apariencia escabrosa, pero fácil, un largo mirador cubierto y provisto de cómodos asientos que daban hacia el paseo, dejando ver las mojigangas del día. Duró este espectáculo toda la cuaresma: las dos primeras semanas fue el precio de la entrada cuatro reales, que después se bajó a dos, visto que el público le estimaba caro, como en realidad lo era, pues aparte se pagaba el gasto que pudiera hacerse dentro en comidas ó refrescos, ó en otros pasatiempos, igualmente caros, como rifas, tiro de pistola, de sala y otros, que se pusieron para esos días de un modo pasajero<sup>179</sup> .

Hacia 1896 comienzan los trabajos para dar a los nuevos pobladores mayores comodidades e infraestructura urbana, en lo que hasta entonces había sido el límite poniente de la ciudad. Antes, en 1891 se habían rellenado las zanjas existentes desde Chapultepec a Bucareli. Para cubrir los costos de los trabajos, se reunió un fondo donado por un grupo de treinta y un ciudadanos, quienes cooperaron con montos diversos (Marroquí, 74). El Estado negocia y finiquita el litigio para adquirir las tierras atravesadas por la calzada, además de comercializarse los terrenos aledaños, se pavimentan las calles a ambos lados del paseo, se construye la estación de trenes Colonia y en sus cercanías se levantara una gran cantidad de barrios.

“Id a disfrutar de estas hermosas puestas de sol en la Reforma, o id de mañana, cuando el calor no habla aún en voz alta. En la mañana, los alemanes, los franceses, los yankees, son los que más frecuentan la calzada. Allá va el diplomático con su faetón o en su buggy de ruedas coloradas. Allá va la amazona con su largo vestido gris o negro y su lazo de seda azul en el sombrero [...] El noble perro de casa rica, con su collar y su cadena de luciente acero [...] las que vuelven de la alberca...” (Martínez Assad, 62).

En fin, el Paseo de Reforma era el lugar predilecto de las clases altas de la ciudad, cuyo gusto es también el gusto de Díaz, quien planeaba adornar la calzada según las tendencias europeas de la época. Una serie de esculturas de dioses del Olimpo iban a coronar lo que sería la copia de los jardines de París en México. Pero es el Sr D. Francisco Sosa<sup>180</sup>, quien propone que las obras de ornato que debían embellecer el paseo de la magnitud del de Reforma, debían ser esculturas de personajes distinguidos. Esculturas que en número de dos serían propuestas y donadas por cada uno de los estados del país, lo que les daría presencia en la capital e impulsaría el trabajo de artistas nacionales. Además, esta medida contribuiría

---

<sup>179</sup> MARROQUÍ, JOSÉ MARÍA. 1903. “La ciudad de México”. En GORTARI y HERNANDEZ Op. Cit. Pág. 76.

<sup>180</sup> El historiador mexicano había venido insistiendo con la idea de dotar de esculturas al paseo desde el gobierno de Tejada en 1872.

a disminuir las grandes sumas de dinero que tamaño proyecto significaba para el gobierno central. El día 10 de septiembre de 1887 una carta con dicha propuesta es publicada en el *Monitor Republicano* y la buena acogida de la “patriótica idea” no tardó en expresarse, tanto de parte de los gobernadores como del presidente Díaz, quien el 1 de octubre pone en conocimiento de los gobiernos de cada estado los requerimientos para la realización de las esculturas y notificándole que se ponía a su disposición “los dos pedestales que cada uno podía ocupar con las estatuas que aquellos de sus hijos que estimara acreedores á esa honra” (Marroquí, 76).

Al año siguiente comienzas a colocarse las esculturas en los pedestales ya instalados y alternados, con grandes jarrones de bronce de estilo clásico, diseñados por Gabriel Guerra. De esta manera, en el paseo se ensalza la figura de héroes y próceres del liberalismo, dignificando a sus hombres, “escribiendo sus nombres en las páginas de la historia y en los mármoles y bronce de sus monumentos conmemorativos” (Martínez Assad, 42). Monumentos que salieron en su mayoría de la Fundición Artística Mexicana, en donde se mandaron a construir muchas de las esculturas y otros tantos bustos conmemorativos que se esparcieron por todo el país, principalmente en la capital, contribuyendo al proyecto oficialista de enaltecer el patriotismo. Empresa de fundición que atrajo pronto a una serie de inversionistas, entre ellos al propio Díaz, convirtiéndose en un lucrativo negocio que vio en la iniciativa estatal una oportunidad para los empresarios privados.

Cercana ya la fecha de la celebración de la independencia patria, comenzó a popularizarse la figura del cura Hidalgo, el iniciador del movimiento independentista. El traslado de su cuerpo hacia la capital, junto con el reconocimiento de su papel en la conformación de la nación mexicana, que incluyó gestos como la colocación de la campana de Dolores en el Palacio de Gobierno, fueron señales claras por parte del oficialismo, encabezado por Díaz, de querer elevar su figura como eje central del relato patriótico. Historia que se encontraba en proceso de ser escrita y cuya legitimación la consumaría el monumento que se planeaba elevar para conmemorar la emancipación del ahora pueblo mexicano. Construcción que ya había sido retrasada, con los ya mencionados intentos fallidos de llamado a concurso. Desde el día 13 de mayo de 1891, la confección y construcción del monumento era decreto, pero no fue sino hasta el año 1900 que la ejecución fue finalmente encargada al arquitecto e ingeniero Antonio Días Mercado, quien había obtenido su título en la escuela de Bellas Artes de París. Durante el proceso de

confección del proyecto, al menos uno de sus viajes al viejo continente fue financiado por el gobierno mexicano, para que él pudiese observar la arquitectura e inspirarse para la creación de la empresa asignada. Posteriormente, Rivas confesaría la procedencia de su inspiración para lograr su Monumento de la Independencia, la que se encontraría diseminada por toda Europa “en las columnas de Trajano y Antonina en Roma así como en la Vendôme, construida por Napoleón con el bronce de 1500 cañones, y la de Julio, en la plaza de Bastilla, en París” (Martínez Assad, 66). Además el conjunto escultórico que acompañaría la obra del mexicano fue encargado al artista italo francés Enrique Alciati.

La primera piedra del monumento fue colocada por Porfirio Díaz el 2 de octubre de 1902. Más tarde en 1906 lo que se había logrado levantar hasta entonces fue demolido, debido a que el peso de la estructura causó el hundimiento de la misma. Sólo en 1910 el monumento se presentó a las autoridades para su inauguración en una ceremonia oficiada con motivo de la celebración del Centenario de la República, el día 16 de septiembre de ese mismo año.

El Monumento a la Independencia poseía una columna de treinta y seis metros de alto, que descansaba en una base a la cual se ascendía por medio de una escalinata. Ésta lleva barandillas con grandes faroles. Al interior del monumento se encuentra una escalerilla en espiral que permite ascender hacia el capitel donde se halla un balcón que descansa sobre cuatro águilas mexicanas, cuyas alas abiertas las hacen parecer suspendidas en el aire. Además se aprecian esculturas en mármol de un conjunto de caudillos, entre los que se cuentan José María Morelos y Pavón, Vicente Guerrero, Francisco Javier Mina y Nicolás Bravo. La figura más relevante es, por supuesto, la de Miguel Hidalgo y Costilla, acompañado de dos imágenes femeninas: una de ellas le ofrece a éste una corona laureada, mientras la otra escribe en un libro de historia. En la base hay también cuatro figuras de bronce en posición sedente, fundidas en Florencia, las que representan la Ley, La Justicia, la Guerra y la Paz.

Pero del conjunto de esculturas la que más destaca, por su alto valor estético, es la del Ángel que se encuentra coronando la columna de acero recubierta con piedras de cantera. La figura está recubierta de oro y parece haberse inspirado en la escultura griega de la Victoria de Samotracia, “que señorea al final de la escalera de acceso al primer piso del Museo de Louvre, en París, y de la cual se exhibía una copia en la academia de San Carlos” (Martínez Assad, 93). Tampoco se puede negar su parecido con la *Siegessäule* (Columna de

la Victoria) de Berlín, que se inauguró en 1874 y que guarda un gran parecido con la idea desarrollada por Alciati. El Ángel de la Victoria se yergue como el símbolo de la Independencia, lleva en una mano los eslabones de una cadena destruida y en la otra carga una corona cívica. La pieza dorada, mide 6,7 metros y alcanza a las 7 toneladas. La altura total del monumento es de 45 metros, y aunque no adhiere por completo a una estética determinada, se puede afirmar, sin temor de equivocación, que sus formas pertenecen al neoclásico:

“el estilo de la obra, por su naturaleza y por su destino, tenía que ser una arquitectura grandiosa, a la vez que sencilla y sincera que no perteneciese a determinada época. La columna no es griega ni romana, y sí podría recordar los buenos tiempos de la arquitectura. Siendo moderna, es en lo posible clásica: puede tener algo de neoclásica”<sup>181</sup>.

El día de la inauguración se dejó claro, en el discurso pronunciado por el entonces subsecretario de la gobernación Miguel S. Macedo, que el monumento representaba las aspiraciones del gobierno:

“Llor a todos los creadores de la patria [...] Que su alto ejemplo reconforte siempre nuestro espíritu, robustezca nuestro patriotismo, nos aliente en la lucha incesante por el progreso, y que cuando en otros aniversarios vengas los mexicanos a congregarse al pie de este monumento, para recordar las glorias de la patria y afirmar sus destinos, digan como nosotros [...] “Tenga el pueblo fe en sí mismo”; sepa conservar los bienes que el pasado le dio en sagrada herencia [...]” (Martínez Assad, 94).

Palabras en las que queda claro el deseo de proyección del régimen porfirista como baluarte del progreso de la Nación, además de ser garante y constructor de la historia patria. Esto se refleja no sólo en el Monumento a la Independencia, sino que también, en la transformación del Paseo de la Reforma en un espacio pedagógico. Donde se relata todo lo acontecido en el país y se exalta los sentimientos patrios, a la vez que dramatiza, perpetua y legitima la visión que de la historia del país tiene un sector de la población, el que escribió el relato que el resto de los mexicanos debía aprender. Se suma a esto, una seguidilla de medidas de educación cívica, como el que las calles aledañas al paseo llevaran los nombres de “poblaciones o personajes célebres, o bien de acontecimientos o fechas notables” (Martínez Assad, 63).

El discurso patrio, asentado en la calzada y acompañado de un trazo urbano sobresaliente, no logró unificar a la población capitalina sino todo lo contrario. Ahondó en las desigualdades sociales, ya que la calzada reunía a su alrededor a los ciudadanos más selectos de la élite nacional, aquellos que se habían alejado del centro y de los barrios populares: “¡Cómo brotan casas en esa calzada de la Reforma! ¡Cómo van dejando la

---

<sup>181</sup> FERNANDÉZ, JUSTINO. 1967. “Los nuevos estilos arquitectónicos: la arquitectura porfirista”. GORTARI y HERNANDEZ. Op. Cit. Pág. 139.

ciudad a los pobres, parecida a la dama elegante que percibe un olor y recoge su falda de seda y sale a prisa de la iglesia...!” (Martínez Assad, 62).

En este discurso de creación nacional, el nacionalismo no se basó ya en el odio a los franceses y españoles, sino que en las bondades de la raza mexicana. La estética para lograr esta tarea provino, eso sí, de influencias extranjeras. Fue así cómo una serie de arquitectos europeos se instalaron en el país auspiciados por el mismo gobierno. Eso además de la presencia de arquitectos nacionales, que en su mayoría habían estudiado en Francia. La arquitectura estuvo caracterizada así “por el último romanticismo proveniente de *L’Ecole des Beaux-Arts* de París” (Fernández, 137). También las esculturas se importaron desde Europa, además de distintos proyectos que se concursan en el viejo continente, para los edificios públicos que se comienzan a edificar durante la primera década del siglo XX y que le darán una nueva imagen a la capital mexicana.

Otra de las obras que cambiaron el entorno de la ciudad fue la remodelación que se le hizo a la Alameda. Se ampliaron sus calles y el kiosco morisco fue remplazado por el Monumento funerario a Juárez, diseñado por el mexicano Guillermo Heredia, quien levantó un monumento de estilo neoclásico, hecho de mármol y que soportaba un conjunto escultórico —realizado por el escultor italiano Lanzaroni, quien retrató al ex presidente y a dos figuras femeninas que representaban a la Ley y a la Patria— con doce columnas dóricas de forma semicircular.

Además de las obras que daban al paseo de la Alameda un aire más europeo, se comenzó a construir en la misma Alameda el nuevo teatro nacional, el Teatro de México, el que sería posteriormente el Palacio de Bellas Artes.

El encomendado para realizar estos trabajos fue el arquitecto italiano Adamo Boari. Aunque el encargo que se le hizo al principio era el de restaurar el antiguo teatro de Santa-Anna, en aquel entonces Gran Teatro Nacional. Pero éste se comenzó a demoler en diciembre de 1900, con la oposición de los ciudadanos, que veían con horror como uno de los grandes estandartes del México Independiente era destruido para ampliar la Avenida 5 de mayo.

“El inmoderado afán de la novedad que tantos destrozos ha consumado y seguirá consumando, ha hecho que estos días se haya llevado a cabo la completa demolición de la sala, el proscenio y otros anexos del Teatro Nacional. Lo que demandaba una prudente restauración y, a lo sumo reformas de

mero ornato y comodidad, ha quedado destruido; y de lo que era el mejor escenario de México Independiente no restan ya sino escombros [...]”<sup>182</sup>

Para resarcir la pérdida del teatro recién demolido se le encargó a Boari —también realizador del Palacio de Correos<sup>183</sup>— la construcción del nuevo edificio, cuya estética correspondía al *Art Nouveau*. Esta obra grandiosa, daba cuenta de una modernidad que era posible observarse inclusive en los sistemas de construcción utilizados<sup>184</sup>.

El nuevo teatro debía responder a los ideales estéticos del régimen, razón por la cual el arquitecto italiano realizó viajes al viejo continente, de manera de empaparse de los estilos allí imperantes: “Para proseguir con mayor seguridad en los estudios definitivos, me fué [sic] permitido que hiciera un viaje á Europa, en donde permanecí cuatro meses, con el objeto de estudiar los principales teatros y proporcionarme así los datos comparativos necesarios”<sup>185</sup>. Los teatros, en los que se inspiró Boari, como el mismo señaló, fueron, entre otros: el Teatro de la Ópera de París, el Imperial de Viena y de Budapest, el Hofburg de Viena, los teatros de Frankfurt y Dresden, el nuevo Teatro de Palermo, el Teatro de Londres y el de Chicago.

El nuevo edificio se situó en el lugar que otrora ocupara el convento de Santa Isabel, a un costado de la Alameda. Éste alcanzaría una superficie de 5,850 metros cuadrados, un poco más de la mitad de la Ópera de París, cimentada sobre una estructura de acero y concreto. Poseía una altura de 41.55 metros y estaba construido con una esqueleto de acero. Por dentro se atavió con ornamentación orgánica y cerámicas decorativas. Interiormente, estaba revestido de mármoles y en el exterior con piedra de talla y mampostería. Fachada y forma exterior que procuraba mantener la modernidad de los edificios de la época, siguiendo las tendencias de lo exhibido en “la última Exposición de París” (INBA, 2004: 8).

El proyecto presumía de estar construido completamente con seguridad anti-incendios, siendo la misma edificación a prueba de fuego, conjuntamente con ser seguro para los asistentes al teatro, quienes, en caso de incendiarse la sala de espectáculos, podían acceder

---

<sup>182</sup> TAVIRA, LUIS DE y USIGLI, ALEJANDRO (Comp.). 2005. “Teatro completo, V. Escritos sobre la historia del teatro en México / Rodolfo Usigli”. México, Fondo de Cultura Económica. Pág. 12.

<sup>183</sup> El Palacio de Correos se proyectó mezclando detalles del estilo gótico isabelino con otros del renacimiento italiano, de lo que resultó un edificio de impronta moderna.

<sup>184</sup> En el presente trabajo sólo se dará cuenta de la proyección original del arquitecto italiano y no del resultado final de la obra. Inaugurada, finalmente, treinta años después, adscribiendo al estilo del *art déco*.

<sup>185</sup> INBA, CONACULTA. 2004. “Adamo Boari. “Informe preliminar para la construcción del Teatro Nacional” México 1910”. México, Ediciones Gráficas Zeta S. A. Edición facsimilar. Pág 1. Esta obra es una reedición de los anales de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas Número 24 de octubre de 1907, en los que están contenidos los informes presentados por el arquitecto italiano al Ministro del ramo.

al amplio *hall* techado de cristales y abandonar el lugar haciendo uso de sus catorce salidas. El escenario estaría dotado de cuatro tanques que inundaban la sala, “con el sistema de hidrantes adoptado en el Teatro de la Ópera Comique de París” (INBA, 2004: 5). Era de forma cónica y tenía una capacidad para 1,808 asientos numerados y para un total de dos mil personas. También había un café y un restaurant, que podían funcionar independientemente del teatro, de manera que fueran una entrada más de dinero. El edificio también contaba con un salón de bailes y un invernadero apostado en el *hall* del mismo.

Al igual que en la Ópera de París, el pórtico para el paso de los carruajes no se hizo en el frente, sino en el costado del edificio, de manera de disminuir la confusión y la dificultad de la salida (INBA, 2004: 7). Boari defendió tanto la ubicación del teatro como el tremendo presupuesto que su construcción demandaba, argumentando con la imagen moderna que engalanaría la ciudad y que sería su nuevo centro. Era el mismo argumento con que se convenció a los franceses para que aceptaran erigir el teatro de su capital. “La Nouvel Opera debía constituir el centro del nuevo París, y debatida la cuestión económica en sus justos términos, se concluyó por decretar la erección del más rico y suntuoso edificio posible” (INBA, 2004: 9). Es un ejemplo que fue imitado por ciudades menores, entre las que el propio arquitecto menciona a la capital argentina. El nuevo edificio, debía ser el punto de convergencia de una nueva ciudad y de un barrio mejor. Al haberse abierto la Avenida 5 de Mayo, tras la demolición del antiguo Teatro Nacional, y la construcción del ya inaugurado Palacio de Correos, atraería a nuevos inversionistas y personajes de las clases altas, los que verían en este lugar un sitio apto para levantar nuevas construcciones particulares, atraídos por el lujo y la dignidad del sector.

La construcción del nuevo teatro debía influir en el gusto de la élite, cambiando el centro de la ciudad y dándole nuevos aires de modernidad, perfilando así a la capital como una gran metrópoli de estilo europeo y, sin duda, francés. El Teatro de París fue el que de mejor manera permeó al proyecto de la influencia europea, no sólo en términos estéticos, sino también por la serie de recursos arquitectónicos, que como ya se ha señalado provenían directamente del edificio galo: “la deuda del proyecto de Boari con la Ópera de París debió ser más bien motivo de orgullo tanto para él como para el gobierno de Díaz, por lo que contenía de emulación”<sup>186</sup>.

---

<sup>186</sup> INBA. 2004. “Historia de la construcción del palacio de bellas artes”. México, INBA. Pág. 48.

Lamentablemente, esta obra emblemática del porfirismo no vio la luz sino hasta treinta años después. Debido a complicaciones arquitectónicas, entre ellas el temprano hundimiento de la estructura, debido al poco conocimiento, por parte de Boari, de las condiciones del suelo capitalino, además de problemas económicos y el agitado clima político que significó la Revolución Mexicana.

Otra de las grandes obras proyectadas por el gobierno de Porfirio Díaz fue el Palacio Legislativo. Llevado a cabo por el arquitecto francés Émile Bénard, quien se trasladó a México tras ser invitado, por el mismo Díaz, a realizar el proyecto. El arquitecto, de fama ya reconocida, ganador del premio Roma y participe de la construcción del Teatro de la Ópera de París y de la remodelación de otros importantes edificios, se instaló en la capital mexicana en 1904. Su llegada fue un acontecimiento bien visto por los arquitectos nacionales. Federico E. Mariscal<sup>187</sup> relató a propósito: “El gobierno instaló a Bénard con toda clase de elementos y el sabio arquitecto francés de hecho fundó un magnífico taller de arquitectura a la francesa, pero en gran escala. Vinieron selectos arquitectos franceses a trabajar con él (Maxime Rosin), pero admitió también muchachos mexicanos”<sup>188</sup>.

Para el periodo de llegada del francés, los parlamentarios de México sesionaban en el Teatro Iturbide, el que había sido adaptado por el arquitecto francés Emilio Dondé. De allí que la creación de un nuevo recinto legislativo, en el que se debatieran los destinos de la Nación, era urgente. Pero el recinto debía responder a las aspiraciones del régimen que dictaba su existencia. Representar a un pueblo multicultural, pero en las líneas del buen gusto, que correspondía a los modelos de Europa. Es por ello que el clasicismo de *la École des Beaux-Arts* de París y los estudios de la arquitectura renacentistas de Bénard, fueron abrazados por el gobierno.

Para la ubicación del Palacio se destinaron terrenos en las cercanías del Paseo Reforma:

“un terreno muy propicio para fortalecer una planeación urbana, inspirada en las obras que el barón de Haussmann había realizado en París. En esa glorieta, donde estaba la estatua de Carlos IV, había estado una plaza de toros, la plaza del Paseo Nuevo, que fue demolida en 1890. Así, para 1896, fecha en que se proyectó el Palacio Legislativo, el terreno tenía huertas por un lado y, por el otro, era presa de la especulación urbana por parte de políticos e inversionistas”<sup>189</sup>.

---

<sup>187</sup> Arquitecto que trabajó en conjunto con Adamo Boari en la proyección del Teatro Nacional.

<sup>188</sup> ACEVEDO, JESÚS. 1920. “Disertaciones de un arquitecto, prólogo de Federico E. Mariscal”. México, México Moderno. Pp. 13-14.

<sup>189</sup> PÉREZ SILLER, JAVIER y BÉNARD CALVA, MARTHA. 2009. “El sueño inconcluso de Émile Bénard y su Palacio Legislativo, hoy Monumento a la Revolución”. México, Artes de México. Pág. 100.

La historia de la elección de Bénard como el arquitecto de dicho proyecto se remonta a la llamada a concurso que se realizó con posterioridad a la elección de los terrenos. Convocatoria que incluso fue publicada en diarios extranjeros. Lamentablemente, la cantidad de copias enviadas fue insuficiente, lo que retrasó la llegada de las bases, además de que muchos de los proyectos concursantes llegaron con atraso debido a su extravío en aduanas y otros reveses. El 15 de abril de 1898 el jurado declaró desierto el primer lugar, dándole el segundo a tres propuestas. Esto desencadenó una serie de críticas, tanto a nivel nacional como internacional. Los montos del premio se repartieron en partes iguales entre los participantes seleccionados. Una serie de irregularidades siguieron a este proceso, lo que terminó con Emilio Dondé y Antonio Anza —ambos jurados del certamen— dirigiendo el proyecto ganador del tercer lugar y cuyas características se acercaban más a lo que exigía la convocatoria. Las críticas continuaron y pusieron en tela de juicio no sólo los costos y el proyecto mismo, sino también la honra de los arquitectos jefes y la del gobierno.

Emilio Dondé renunció al proyecto en 1902 y la búsqueda de un arquitecto continuó por parte del gobierno, que quería un profesional europeo porque se consideraba que los arquitectos nacionales no poseían la experiencia suficiente en obras de gran envergadura; que se habían dedicado a la construcción de propiedades residenciales. Por ello Francia debía ser la nación de procedencia del arquitecto cuya tarea era crear una obra monumental, pero modesta en presupuesto, y que respondiera a los gustos de los mexicanos, o más bien de su élite: “digno de un pueblo culto y de gusto artístico; que su arquitectura fuera sobria y que se distinguiera por la pureza de las líneas, la armonía de las proporciones y su buena distribución” (Pérez Siller. 2009, 108). Las opciones se redujeron a tres arquitectos franceses: Lattine, quien difícilmente aceptaría un modelo y arquitectos jefes impuestos; Charles Girault, que pedía altos honorarios; y Émile Bénard, que fue mucho más razonable en cuanto a los gastos y mostró gran disposición para cumplir con los requerimientos de permanecer en México durante la ejecución del proyecto.

Llegado Bénard al país, en abril de 1903, junto con su esposa e hijo, firmó el contrato, que fechó el inicio de los trabajos en enero del año siguiente. Pronto armó su taller, compuesto por dieciséis personas, en su mayoría franceses, tanto invitados del extranjero como residentes en México, además de algunos mexicanos.

El edificio usaría 14.700 metros cuadrados de superficie, superando al capitolio de Washington, aunque de menor escala que el de Budapest. Nuevamente la resistencia del

terreno fue un problema para los sueños monumentales del gobierno porfirista. Cinco años tardaron los estudios de suelo y la propuesta de soluciones que pudiesen subsanar los posibles hundimientos. El arquitecto no obtuvo respuestas de parte de la Secretaría de Comunicaciones, la que sin previo aviso le encargó los trabajos a la multinacional estadounidense *Milliken BrosCompany*, empresa que pronto dio muestras de ser aún más problemática. Ello generó varios contratiempos, entre ellos la muerte de un grupo de peones, además del mal cálculo de las proporciones y los pesos, que dieron como resultado el desnivel y las asimetrías en la cúpula del edificio. Aun así, el francés continuó con su trabajo, concentrándose en lo artístico y en las necesidades técnicas de la estructura metálica que se estaba levantando. Ésta fue construida mediante el ensamblaje de vigas — que se sostenían en una superficie de cemento y acero enrejado—, usando grúas que las alzaban junto con los albañiles. Esta técnica incrementó los problemas de ejecución, así como los accidentes de los trabajadores.

Pronto se logró alzar la majestuosa cúpula, la estructura más alta de toda la ciudad. El Palacio estaba comenzando a tomar forma y a mostrar la magnanimidad del proyecto, el que contemplaba una serie de ingeniosas respuestas a las necesidades de los parlamentarios, por lo que los planos incluían la presencia de una gran sala en el corazón del edificio (la sala de los pasos perdidos), la que además estaría dotada de cuatro jardines que proveerían luz y ventilación. Se separaron las puertas de ingreso entre las de parlamentarios y demás personas que necesitaban hacer trámites y no requerían ingresar al interior del inmueble. Además, la estructura estaba dotada de un paseo para los carruajes y carros, adornada al estilo del *Art Nouveau*, de manera que los visitantes no sufrieran las inclemencias del clima.

La planta baja alojaba las oficinas de mantenimiento y aseo, un cuartel de bomberos, la sala de taquigrafía, almacenes, imprenta y guardarropías. Por medio de seis grandes escaleras se podía acceder a los pisos superiores. En el primer piso del edificio, que se encontraba elevado a siete metros del suelo, la entrada daba al vestíbulo central; hacia la derecha de éste se accedía a la biblioteca, a las salas de descanso, a los baños y a oficinas. Hacia la izquierda, se ubicaba la Cámara de Senadores de ciento noventa y siete metros cuadrados, los archivos del senado, guardarropas, teléfonos, correo y telégrafos, además de oficinas. Hacia el fondo del vestíbulo, la Cámara de Diputados de quinientos sesenta y dos metros cuadrados, salones, archivos, sala de recepciones y más oficinas. En el segundo piso, galerías de ambas cámaras, sanitarios y salas de espera. Los pisos superiores estaban

habilitados para archivos y bodegas, de forma de maximizar los espacios. En la fachada, decoraciones y esculturas de tendencia clásica, que contribuían a darle monumentalidad y elegancia al proyecto.

El Palacio no se proponía como un trabajo aislado, sino que se comunicaba con el resto de la ciudad, propiciando una articulación urbana, semejante al proyecto de Haussmann. Para las aspiraciones del régimen, el Palacio Legislativo cambiaba la traza urbana de la ciudad, al unirse, por medio de la proyección de un corredor en línea recta, con el Palacio Nacional<sup>190</sup>. Esto buscaba afianzar la idea de ecuanimidad existente entre los poderes del estado: “el corredor pretendía inscribir en la traza urbana el modelo republicano, pero a diferencia de la idea aplicada por Washington al unir el Capitolio con la casa Blanca, las élites porfiristas afirmarían además el ideal de equilibrio entre los tres poderes, independientes y ligados entre sí” (Pérez Siller. 2009, 151). Bérnard, mientras tanto, no sólo se había limitado a la construcción del Palacio, sino que también había proyectado la remodelación y el embellecimiento de las casas aledañas, de manera que el entorno acompañara y armonizara con la obra. Así es como, ya logrados los principios de rectitud y monumentalidad del proyecto haussmanniano, faltaba sólo alcanzar su homogeneidad con los alrededores.

Estos grandes cambios, al poniente de la ciudad, revelan la intención de crear la ciudad a imagen del régimen, puesto que las obras implantaban un polo distinto al centro de la capital, el que durante más de tres siglos se había emplazado en torno a la plaza mayor. Entonces, la ciudad se bipolariza<sup>191</sup>; uno de los polos se centra en el antiguo legado de los españoles, donde se concentran los poderes espirituales y ejecutivos, y el otro encarna los nuevos ideales de una república independiente y liberal. Nuevo centro de poder, que confería una cara distinta a la capital, y que se proyectó con miras a la construcción de una metrópoli cuya meta fue alcanzar y ostentar el progreso y la modernidad. Lo que permite

---

<sup>190</sup> PÉREZ SILLER, JAVIER. “México: la nueva traza urbana del poder. Fronteras entre las prácticas porfiristas y su modelo republicano”. En: BERNABÉU, SALVADOR y LANGUE, FRÉDÉRIQUE (coords.). 2011. “Fronteras y Sensibilidades en las Américas”. Madrid, Ediciones Doce Calles. Pp. 231-258.

<sup>191</sup> Para el Doctor Federico Fernández esta bipolaridad en la estructura urbana se habría iniciado con Maximiliano, tras los trabajos en Chapultepec, así como la traza del Paseo del Emperador. Para fines del presente trabajo, se estima que es durante este periodo en el que este proceso se da con mayor claridad. Ello porque debido al corto periodo en el que el archiduque se mantuvo en el poder, más la relativa importancia que se le prestó a este sector de la capital, en los periodos presidenciales posteriores, esta dualidad, no se presenta, a nuestro juicio, del todo clara. Véase FERNÁNDEZ CHRISTLIEB, FEDERICO. “La influencia francesa en el urbanismo de la ciudad de México: 1775-1910”. En: PÉREZ SILLER, JAVIER (Coordinador). 1998. “México Francia: memoria de una sensibilidad común. Siglos XIX-XX”. Primera Edición. México, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. El Colegio de San Luis, A. C..

asegurar, sin temor a equivocarse, que esta “nueva ciudad”, habría seguido muy de cerca, los postulados urbanos del París de fines del siglo XIX.

Monumentalidad que la cúpula encarnaba. Pacientemente levantada y visible desde cualquier punto de la capital. Mostraba el progreso alcanzado por la misma, motivo de orgullo para sus habitantes: “desde cualquier punto de la gran metrópoli se podía admirar la cúpula que anunciaba la modernidad y el progreso. Los albañiles, empleados, ingenieros, arquitectos y funcionarios estaban orgullosos de su obra. Las élites gobernantes tendrían una prueba más del éxito de su modelo social” (Pérez Siller. 2009, 133).

Pero las medidas transformadoras, basadas en un pobre desarrollo social, hicieron que se truncara el “éxito” del modelo. La desmedida atención a un crecimiento exacerbado en infraestructura y el descuido a las necesidades de los sectores más humildes, le pasó la cuenta a la élite y pronto comenzaron a ponerse en duda los gastos y la viabilidad del proyecto. Tanto así que en 1911 el movimiento revolucionario detiene las obras. Bérnard abandona México en 1912. Posteriormente, el Palacio que proyectaría los avances y progresos de la República durante el porfiriato fue convertido en el Monumento a la Revolución que acabó con el régimen de Díaz.

Pero durante el Gobierno de Díaz no sólo se realizaron obras de carácter aislado. También las nuevas colonias, a pesar de ser iniciativas de privados, respondían al proyecto estético del régimen. El cambio de calles y calzadas por avenidas permitió la creación de rutas diversas, acompañadas, de un siempre infructuoso intento por cambiar la nomenclatura de las calles, lo que apelaba a la idea de una mayor uniformidad. Además, la aparición de estas zonas nuevas contribuyó a conformar espacios residenciales que se organizaron para dar respuesta a la demanda habitacional que desde mediados del siglo XIX existía en la capital mexicana. La primera colonia en México data de 1840 y es la Colonia Francesa. El nombre colonia, que provenía de la denominación romana para un “conjunto de personas que van de un lugar a otro a poblarlo o cultivarlo”<sup>192</sup>, se utilizó en el país para nombrar a las comunidades extranjeras y posteriormente denominó a las zonas habitacionales situadas en las afueras de la ciudad. La segunda colonia será la de los Arquitectos, construida entre 1850 y 1860. Después, se emprendieron una serie de proyectos similares, que fueron urbanizando la ciudad. Para 1900 se habían levantado la

---

<sup>192</sup> ESPINOSA LÓPEZ, ENRIQUE. 1991. “Ciudad de México. Compendio cronológico de su desarrollo urbano 1521-1980”. México. Edición del autor. Pág. 98.

Colonia Santa María, la de los Azulejos (posterior Colonia Guerrero), Juárez, Hidalgo, Santa Julia, San Rafael, San Pedro de los Pinos, Morelos, la del Rastro, La Candelaria, Limantour, Díaz de León, de la Maza, hacia el poniente se crearon Reforma, Hidalgo e Indianilla Americana. En 1908 ya existía un trazado definitivo para las colonias Obrera, Esperanza, Roma, Hipódromo, Cuauhtémoc y la Condesa, de la que el propio hijo de Díaz era uno de los principales contratistas.

En vista de que los fraccionamientos de terrenos se convirtieron en un negocio rentable, el gobierno normalizó la actividad y dio lineamientos que debían seguir los proyectos urbanísticos derivados de estas iniciativas. Dentro de las primeras obligaciones se debía dirigir un documento escrito al Ayuntamiento solicitando los permisos de construcción y establecimiento de la colonia. Éste era sometido a evaluación por parte de Hacienda Municipal. Aprobado el proyecto, muchas veces con una serie de observaciones que modificaban la traza del mismo, el Ayuntamiento exigía se le cedieran “las Plazuelas que creyere necesarias, las cuales tendrán la situación y extensión que fije la Comisión de Obras”<sup>193</sup>. En estos espacios el municipio instaba cuarteles, plazas, escuelas, edificios públicos, además de correr con los gastos de drenaje, pavimentación e iluminación, obras que pasaban a ser parte de su propiedad. Pero la cantidad de barrios que fueron surgiendo aumentaron los gastos e hizo que al Ayuntamiento le fuese muy difícil cumplir con sus compromisos y que éstos sufrieran grandes retrasos. Ello derivó en una serie de dificultades en la vida de los pobladores de estos sectores, que moraban en un entorno que era el de una forma de vida moderna y que requería de nueva infraestructura. Los alegatos no se hicieron esperar, lo vecinos pedían la intervención y cumplimiento de los trabajos por parte del municipio:

“H. Ayuntamiento de esta capital

Los que suscribimos E.C. en el pleno ejercicio de nuestros derechos y vecinos propietarios de las Colonias de San Fernando y Buena Vista; ante esa H. Corporación respetuosamente comparecemos exponiendo:

Que desde el año mil ochocientos setenta estamos formando las Colonias expresados y hasta hoy, no obstante pagar con puntualidad las contribuciones respectivas, carecemos de lo más indispensable para vivir medianamente en sociedad, como por ejemplo, alumbrado, policía, banquetas, aunque sean de piedra menuda, atarjeas. Y a tal punto, que han ocurrido últimamente tres casos bastantes lamentables y son\_ el primero, haberse ahogado un anciano en una acequia, hace pocas noches, por no haber visto el paso, a causa absoluta de alumbrado; el segundo fue que un joven estuvo en la Calle, tirado, cerca de veinticuatro horas quizás a consecuencia de algún ataque, y no hubo un policía que lo levantara hasta que unos vecinos creyéndolo ebrio le dieron parte al Sub-Inspector respectivo, quien lo recogió ya cadáver: y el tercero pasó precisamente antes de ayer que iba montado en el vehículo un carretero, y en un real paso de la Calle Guerrero cayó de él y una rueda le pasó por el cuello dejándole muerto en el

---

<sup>193</sup> Archivo histórico de la ciudad de México, vol. 519, t. I exp. 3.

acto [...]. Por lo expuesto a esa H. Corporación ocurrimos en demanda de Justicia pues creemos que no es humanitario siquiera que los tristes sucesos que dejamos relacionados pasen desapercibidos en una Sociedad civilizada y suplicamos se sirva nombrar a una comisión competente [...]"<sup>194</sup>.

En 1903, debido a la dificultad para municipio, de proveer a las colonias de los servicios pactados, se modifica el reglamento: "a partir de esa fecha se exigiría al concesionario la realización por su cuenta de los siguientes trabajos, que el municipio se obligaba a reembolsar en pagos parciales: construcción de atarjeas, dotación de agua potable, pavimentación de primera tanto de calles como de banquetas y plantación de obras"<sup>195</sup>. Inclusive en algunas colonias, como es el caso de la colonia Penitenciaria, se pidió que los propios colonos o constructores corrieran con algunos de los gastos de ejecución de las obras sanitarias: "[...] es preciso, que algunas de estas obras indispensables para conducir los derrames, sean hechas a expensas de los Colonos, tales como las banquetas [...]" (Gortari y Hernández, 98).

Debido a estas medidas, que se tradujeron en mayores libertades, producto de la disposición por parte de las autoridades de que fueran los mismos constructores los que proyectaran y realizaran la construcción y colocación de los servicios, será la Colonia Roma el barrio que logre emular de manera más rigurosa el trazo urbano de París. El 24 de enero de 1902, Eduardo W. Orrían solicita permiso al ayuntamiento para establecer una colonia en el Potrero de Romita. Adjuntaba los planos y señalaba el propósito de "construir en él una Colonia dotada de todos los elementos de comodidad e higiene que aconsejan los progresos modernos". Además, la compañía se comprometía a cumplir con una serie de obligaciones:

"a construir a sus expensas, las atarjeas siguiendo el proyecto de saneamiento general de la Ciudad, como colocar un una entubación de fierro o de barro para agua potable", además "a fin de hermohear el lugar, la Compañía cede el espacio designado en el plano, necesario para la formación de un parque, cutos árboles y plantas también ministrará, y que cuide aproximadamente ciento veinte metros de ancho por doscientos veinticinco de largo" (Gortari y Hernández, 109).

Entre las características que diferenciaron a esta colonia de las otras, se puede contar al sistema colector de aguas, el que se hizo independiente al del resto de la ciudad. Sumado a esto, las manzanas se proyectaron de forma rectangular y paralelas a la Calzada de Chapultepec, lo que dejó de manifiesto la intención, de parte de la compañía constructora, de cumplir con un proyecto propio de traza urbana, que dotaba a la colonia de independencia pero también de gran conectividad con el resto de la ciudad. Esto responde a

---

<sup>194</sup> "Inconformidad de los vecinos de la Col. San Fernando. 20 de febrero de 1877". En GORTARI y HERNÁNDEZ. Op. Cit. Pp. 93-94-

<sup>195</sup> TAVARES LÓPEZ, EDGAR. Op. cit. Pág. 27.

la idea de Haussmann. También se manifiesta su influencia en el diseño urbano, debido a la voluntad de facilitar la circulación en el barrio, lo que se lograba con la traza de calles amplias, sobre los veinte metros de largo: “Jalisco era la avenida principal, con 45 metros de ancho y una doble hilera de magníficos árboles: todo un bulevar de París” (Tavares, 24). El resultado fue muy innovador para la época, pues consideraba al barrio como núcleo autónomo dentro de la ciudad.

Además, la colonia Roma contaba con un parque en el centro y en el medio de éste con una gran fuente circular. Las calles fueron embellecidas con árboles y bancas para el recreo de los habitantes. Así, la estética de la Roma se correspondía con los modelos franceses y con los estilos que durante el porfiriato estuvieron de moda y se implementaron en los proyectos arquitectónicos. El eclecticismo y su consiguiente imitación de modelos, también europeos, fue la tendencia más representativa, además del *Art Nouveau*, el que se convirtió en la opción favorita para la decoración tanto de los interiores como de la fachada de muchas casonas del barrio moderno y aristocrático por excelencia, y que acogió a grandes personalidades de la historia mexicana. Dicho estilo fue, según algunos estudiosos, un estilo arquitectónico moderno por antonomasia, que a pesar de su carácter académico logró contribuir en la práctica a los avances en infraestructura de la nación, dando respuesta a la falta de una doctrina arquitectónica latinoamericana que dotara de homogeneidad a la ciudad: “atacó los principales problemas fundamentales de la arquitectura, renovando los principios, las estructuras y las formas para dar solución a las nuevas necesidades constructivas y funcionales”<sup>196</sup> (Gortari y Hernández, 143). En la ornamentación exterior de los palacetes, se destacaron dos elementos: la consola, que se sitúa en la base de balcones o soportando pequeñas cornisas, y la cartela, elemento en relieve que se ubica en la parte más alta de los arcos de puertas y ventanas y que tiene forma oval. Ambos elementos son claves para dibujar líneas estilizadas y ondulantes de la caprichosa naturaleza.

Todo ello hizo de la Roma y de las colonias que se proyectaron a su semejanza, un espectáculo de modernidad y civilidad al estilo europeo, tanto para los capitalinos como para los extranjeros que visitaban la ciudad: “parecía aquello un rincón de Europa que

---

<sup>196</sup> Estas problemáticas se basan principalmente en la mala copia de muchos modelos de fuera, lo que produjo verdaderas mezclas y mutaciones de estos. Lo que creó, a vista del arquitecto Carlos Obregón, una arquitectura sin calidad ni grandiosidad. Caricaturas de estilos, que no lograban dotar de unidad el discurso arquitectónico de la ciudad.

hubiera sido trasladado allá por un misterioso poder sobrenatural” (Tavares, 50). Estos pequeños sectores, en relación al resto de la ciudad, eran representativos de los adelantos alcanzados por México desde su nacimiento como nación libre. Y eran el reflejo de los avances del régimen de Díaz, los frutos del progreso: “Roma y Condesa se llevan la palma; estas dos últimas hasta de aspecto verdaderamente europeo: es otro México, un México distinto al que vivieron nuestros padres, hecho en los potreros donde nosotros jugábamos de niños” (Tavares, 51).

“En las colonias disfrútase de la tranquilidad del campo, ya que bastan unos minutos para ir de unas a otras. Amplias avenidas, calles anchas, plazas elegantes, glorietas artísticas, fuentes caprichosas, jardines lozanos, palacios suntuosos, casas higiénicas, aire sano, alegría y bienestar” (Tavares, 51). Evidencias de una modernidad que, acompañada de la disposición municipal de que la nomenclatura de las calles fuera la de nombres propios de la historia y geografía mexicanas, se veía como una superposición de realidades que permitía apreciar e identificar, sin espacio a dudas, la regularidad de la traza, la uniformidad del estilo y la monumentalidad de las edificaciones con el proyecto nacional. Para muchos, México se sentía/veía como París: “Hay que ir a la ciudad de México. Las iluminaciones, desfiles, exposiciones, carros alegóricos y cabalgatas históricas en combinación con los hermosos parques y alamedas, calles y edificios del París de América, formarán un conjunto que difícilmente podrá repetirse”<sup>197</sup>.

Otro de los elementos que hay que destacar, que dista mucho del proyecto haussmanniano, es la traza de la ciudad, que en su mayoría había permanecido, casi por regla general tirada al hilo y con un ancho aceptable para la época. Hubo algunas excepciones, como los barrios indígenas, que se encontraban en las afueras de la traza urbana, así como los del centro de la ciudad, donde por presencia a veces de acequias y ríos en los primeros y de edificios y otros elementos en los segundos, no se pudo mantener la proyección de las calles principales. Proyección que permanecía en línea recta, en gran medida por consideraciones sanitarias y de seguridad. Este trazado era el modelo que facilitaba mantener ambos principios en condiciones óptimas:

“las razones que dieron para llevarse a cabo estas obras, fueron las relacionadas a la policía, porque la vigilancia era más fácil en las calles rectas que en las sinuosas; de higiene, las calles estrechas no

---

<sup>197</sup> ORTÍZ GAITÁN, JULIETA. “La ciudad de México durante el Porfiriato: «el París de América»”. En: PÉREZ SILLER, JAVIER (Coordinador). 2004. “México Francia: memoria de una sensibilidad común. Siglos XIX-XX”. Primera Edición. México, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. El Colegio de San Luis, A. C. Volumen II. Pág.: 181.

pueden estar bien ventiladas ni calentadas e iluminadas por el sol; pero las razones quizás más poderosas fueron las de la ingeniería sanitaria y las del tráfico. En efecto en las obras de saneamiento se tuvieron que derribar con frecuencia manzanas completas” (Espinosa, 111).

Visión de la traza que discrepaba con la esencia del proyecto del Barón de Haussmann, para quien la oblicuidad de calles era la posibilidad de mejorar tanto la conectividad como las condiciones sanitarias, ya que la forma de las manzanas y la edificación de los sectores habitacionales permitían la existencia de jardines interiores y la mejor ventilación y distribución de la urbe. En la capital mexicana, en cambio, el desarrollo del planeamiento vial y el trazado de calles y avenidas fueron reemplazados por la implementación de diversos medios de transporte. Este es un punto de contraste entre el modelo mexicano y el francés. El proyecto transformador porfirista se constituyó de intentos fraccionados, cuya máxima expresión y alcances de lograr globalidad y homogeneidad en la capital se presentó mayoritariamente en los núcleos habitacionales de las colonias.

Pero, es innegable que hubo obras que lograron acercarse a la renovación parisina, en la que abundaban las construcciones monumentales y que, por su grandeza reflejaban la de la nación. No se puede olvidar que muchos de los grandes proyectos del régimen porfirista tenían en la mira el Centenario de la Independencia. Para las celebraciones del centenario patrio, se elaboró un programa que contemplaba la realización de numerosas actividades: se inaugura el Monumento a la Independencia, el Hemiciclo a Juárez, se recuerdan las hazañas patrias en el catafalco levantado en los jardines del Palacio Nacional, etc.

Los adelantos de la ciudad, ostensibles en las edificaciones de variados arquitectos, además de las obras de saneamiento, el acueducto y recolector de agua, los hospitales, los mercados, las comisarías y las cárceles, los edificios públicos, las escuelas, los jardines y los paseos, buscaban mostrar a una nación que, a pesar de sus cortos años, había alcanzado el progreso de que gozaban las naciones europeas. La élite extranjera, residente en México, participó también de los festejos y, con sus inversiones, fueron también benefactores. Ellos y los oligarcas nacionales, que eran quienes concentraban los recursos económicos y los favores del régimen, se reunieron en torno a las celebraciones de una fastuosidad que dejaba expuesta una nación cuya realidad social distaba mucho de los logros materiales. México era una ciudad caleidoscopio, diría Adolfo Dolero en 1907: “a cada momento la escena cambia radicalmente” (Tavares, 49). Esto habla también de la cantidad de estilos que convergieron en la ciudad: “el deseo de renovación, de estar a la moda, hizo producir copias incomprensivas y tantas cosas más, que algunos creyeron que era, por fin, el

“progreso”” (Fernández, 138). Progreso que, como ya se ha dicho, dejaba en evidencia las dos caras de la ciudad: la flamante modernidad, de un lado, y la problemática social, del otro. Era un proyecto que apuntaba a la una imagen del país y no a la mejora de las condiciones de vida de sus habitantes.

Hay que mencionar que el proyecto de modernización de Ciudad de México fue aprovechado, desde temprano, por las empresas privadas, ya que el gobierno delegó en ellas la concreción de muchas de las obras a realizarse, y por lo tanto, de las decisiones prácticas y estéticas de los cambios. Queda así en evidencia que esta transformación se hizo según el gusto de un sector, que participó no sólo en el planeamiento sino también en la ejecución de los trabajos. Dando como resultado una producción arquitectónica sin fines globales, que se expresa en estilos heterogéneos, así como en elementos individuales que van surgiendo en la traza, sin un proyecto que abarque una transformación completa y que incluya a todos los sectores de la capital. Ello contribuyó a que se conformaran pequeños núcleos renovados, o más bien células que se replicaron por toda la ciudad, además de la serie de otros proyectos que se realizaron durante el —aún en desarrollo— proceso de formación de la Nación. Por lo tanto, se hace difícil hablar de un proyecto orgánico y sistematizado de modernización de la capital como una política de Estado. En parte porque muchas de las iniciativas urbanizadoras nacieron de privados, su realización se dejó en manos de empresarios, como es el caso de la construcción y la implementación de las colonias, así como la traza de las mismas, sin mayor supervisión por parte del municipio. Aun así, no se puede desconocer que la finalidad se correspondía, hasta cierto punto, con los objetivos del proceso urbanizador ocurrido en París. Como la monumentalización, homogenización de estilos y estéticas y la idea de hacer de cada barrio un núcleo autónomo y autosuficiente integrado e interconectado con el resto de la ciudad. Esto se logró por medio de la ampliación y abertura de calles y avenidas, acabando de ese modo con los estrechos callejones y callejuelas. Existió un afán emulador, por parte de las autoridades mexicanas, del proyecto haussmanniano. Hoy elementos que parecen concordar con la idea de una remodelación a la usanza francesa, ya que no existía un plan totalizador.

## LOS “PARISES” DE AMÉRICA LATINA

*“Buenos Aires! Como quien dice París en América, porque el viejo Buenos Aires se va, y éste, poco a poco, se nos va convirtiéndolo en un petit Paris”*

Lucio Mancilla

*“Preparemos, en consecuencia, señores, nuestra bella capital para ese advenimiento.  
Transformemos a Santiago en el París de la América.  
He dicho”*

Benjamín Vicuña Mackenna

*“Hay que ir a la ciudad de México. Las iluminaciones, desfiles, exposiciones, carros alegóricos y cabalgatas históricas en combinación con los hermosos parques y alamedas, calles y edificios del París de América, formarán un conjunto que difícilmente podrá repetirse...”*

Julia Ortiz G.

Cuando se proyectó este trabajo, se esperaba poder analizar las transformaciones que ocurrieron durante los últimos treinta años del siglo XIX en las ciudades de Santiago de Chile, Buenos Aires, en Argentina, y Ciudad de México, en México. A medida que la investigación fue avanzando, resultó imposible dar cuenta de estos sucesos remitiéndonos sólo a ese periodo de tiempo. Las tentativas modernizadoras podían rastrearse desde los primeros años de vida independiente en las distintas repúblicas. Por lo tanto, el estudio de las transformaciones urbanas, limitado a esas tres décadas, sin los procesos e influencias que los desencadenaron, descontextualizaba y empobrecía los diversos matices que aquellos procesos conllevaron.

Razón por la cual se incluye, en algunos capítulos, el análisis sobre lo que vivieron los países ocurrida su Independencia, así como la forma en que Francia y Europa ejercieron su influencia en diversos ámbitos y la manera en que operaron las clases dirigentes para lograr desembarazar a su país de su pasado y encaminarlo por la senda de la modernidad.

Estas licencias produjeron un cambio en mi forma de abordar el problema. Entendí que estas transformaciones, en el caso de la mayor parte de América, si bien, respondieron parcialmente a fenómenos que se estaban dando tanto en Londres como en París, también fueron potenciadas por el interés, por parte de las autoridades, de introducir mejoras en las condiciones de vida de la población. Muchas veces en riesgo por las epidemias y los problemas de salud que las pésimas condiciones de vida, en el hacinamiento, traían consigo. Problemáticas a las que era necesario poner fin, lo que resultaba difícil, ya que éstas eran provocadas, en gran medida, por las nuevas dinámicas económicas y sociales. Ello me ayudó a comprender a cabalidad el fenómeno de la francofilia combinada con una profunda hispanofobia. España era lo viejo y Francia lo nuevo. De ahí el consumo y adopción, a veces irreflexivo —por las élites criollas— de todo lo producido y venido de Francia (y otras naciones que las élites alta estima, como Inglaterra y Alemania, posteriormente también Estados Unidos), para así lograr la ansiada deshispanización.

Por lo mismo, no deja de llamar la atención el hecho de que tanto en México como en Argentina se haya tenido tan en consideración la imagen de Francia, considerando los conflictos e intervenciones armadas que sufrieron de parte del país galo. Esto permite verificar el peso que tenía en la opinión de las élites la influencia francesa, —acrecentada en gran medida, a través de la difusión de su cultura, por medio del libro, llegando a ser, prácticamente, la formadora de la aristocracia y posteriormente de la burguesía—, y el generalizado rechazo al pasado español<sup>198</sup> —y en esto me permito ser majadera—. Las intervenciones armadas de Francia pueden haber jugado también un rol importante en los procesos de transformación de los países americanos, en tanto sirvieron para introducir otros estilos y tendencias artísticas, italiana, estadounidense y en menor medida inglés<sup>199</sup>.

Comprendemos así por qué si los países americanos —exceptuando Estados Unidos— no habían comenzado un desarrollo industrial sobresaliente, vieron en la transformación

---

<sup>198</sup> Si bien las intervenciones fueron un duro golpe a las soberanías nacionales, las élites criollas encontraron en Francia, a una nación que se podía imitar. Ésta había influenciado las mentalidades y las ideas nacionalistas de las clases dirigentes en los tiempos previos a los procesos independentistas y continuaba dando al mundo descubrimientos científicos, adelantos industriales, grandes obras de arte, planteamientos filosóficos de peso, entre muchos otros adelantos. Mientras que España, tras perder la mayoría de sus colonias, vivía una larga crisis económica, producida por las continuas guerras contra su oponente histórico, Francia.

Además, las aristocracias criollas, difícilmente, podrían olvidar los vejámenes a su orgullo por parte de la Corona española, pues al ser nacidos en América no eran considerados Españoles, lo que los convertía en ciudadanos de segunda clase.

<sup>199</sup> Hay que recordar que Inglaterra, tanto para el caso mexicano como argentino, también formó parte en al menos uno de los dos conflictos que se tuvo con Francia.

física de sus ciudades un comienzo de su vida como naciones modernas, aún sin contar con los recursos monetarios para ello. Las carencias llevaron muchas veces a los intendentes y gestores de estas transformaciones a endeudar a los municipios, pidiendo préstamos sobre propiedades públicas, hipotecándolas o involucrando a los vecinos —como lo hacía Alvear en Buenos Aires—, al iniciar sus campañas de recaudación de fondos. Incluso hasta el desembolso de las fortunas personales, como lo hizo Vicuña Mackenna en Santiago.

Problemas económicos que explican las discontinuidades de algunos procesos de cambio de la traza urbana, como en Ciudad de México, tanto como las limitaciones para la realización de las obras, las tenaces oposiciones que muchas veces provocaron estos emprendimientos —como le ocurrió muchas veces a Alvear—, así como los distintos niveles de realización de los programas edilicios, que no siempre realizarse según las proyecciones iniciales.

Además, estas transformaciones, en su mayoría, se ejecutaron con mira a los centenarios de cada una de estas tres naciones. Por eso, el hincapié en la monumentalidad de edificios, en el levantamiento de estatuas de próceres y de personajes notables, en la homogenización de los centros: medidas todas que son formas de narrar una historia patria en la geografía urbana de las capitales. Así estos procesos urbanísticos son un correlato de los fenómenos culturales, de la visión de presente y de futuro que se legaría a las nuevas generaciones y que se relaciona con un afán historicista con ribetes de creación identitaria.

Las miradas, al cumplirse cien años de vida patria, no eran de previsión del futuro, sino de negación del pasado. Es decir, las ciudades transformadas buscaban alejarse del espíritu colonia: “lo *nuevo* no sería visto como una proyección hacia el futuro, sino como una garantía de que la *capital* no estuviera *influenciada* por el pasado y menos aún, por las tradiciones políticas” (Shmidt, 2011: 82). El primer siglo de vida nacional marcaba los progresos que había alcanzado el país, su desarrollo y los aspectos identitarios que lo hacían diferente a los demás y, por lo tanto, a España y, por el contrario, semejante a las naciones civilizadas y modernas del mundo. La configuración de la nueva nación comienza por el derrumbe de su pasado como colonia. Un borrón selectivo que permite, por medio de una nueva traza, hacer desaparecer el pasado para reescribir el presente, que a la vez se proyecta como un patrimonio que da cuenta de un discurso histórico otro, romántico si se quiere. Una apropiación que se refleja, por ejemplo, en el estilo ecléctico del nuevo

mobiliario de una urbe que era entendida por las tres naciones en estudio como su carta de presentación ante el mundo.

Tarjeta de presentación que buscaba lucir una cara a la vanguardia de Europa. Pero los cambios fueron puntuales y aislados, y de ninguna manera proyectos de gran envergadura. Incluso, por largo tiempo, los estilos de vida de antaño estuvieron en pugna con las nuevas tendencias europeas, lo que provocó un crecimiento desigual en las regiones y provincias más alejadas de la capital.

Para la década del setenta, la ciudad industrial europea es el modelo para las transformaciones de las capitales latinoamericanas. Incluso, la mayoría de las urbes latinoamericanas buscan transformarse en aquella ciudad industrial, pero sin contar ni con el equipamiento ni con los recursos, por lo que esta transformación no logra realizarse. La maquinaria productiva continuaba correspondiendo a la de una ciudad preindustrial e incluso de economía agraria. Se carece de los medios energéticos y tecnológicos para llevar adelante y hacer funcionales gran parte de las medidas adoptadas. A lo que hay que sumar los niveles de conflictividad interna de cada país, que determinaron fuertemente los tiempos de ejecución de los proyectos y la magnitud de los mismos.

Todos estos factores influyeron en que los cambios hayan quedado a medio camino, o que se hayan implementado en la medida de lo que era posible y no de lo que era necesario.

Probablemente haya sido por la posibilidad de que se hubiese producido un desarrollo industrial temprano —en comparación a Chile y México— en Argentina, que las transformaciones hayan sido allí tan notables y exitosas, así como sus tiempos de ejecución. Fue, sin duda, la de Alvear, la más célebre de las adaptaciones del plan de Haussmann en Latinoamérica. El aumento del comercio y la privilegiada condición de puerto del país parecen haber sido la causa más probable de la riqueza de las arcas fiscales y, por lo tanto, del desvío de recursos a las obras renovadoras. Algo parecido, pero en menor escala, ocurre en Santiago, beneficiaria de los impuestos aduaneros de Valparaíso. En el caso mexicano, la relación comercial con Estados Unidos fue lo que favoreció el proceso.

¿Por qué Francia? A diferencia de los otros países, no desarrolló de manera rápida su proceso industrializador, debido a la agitada situación política que vivió. Eso, posiblemente, fue lo que les permitió a las nacientes naciones latinoamericanas, un grado mayor de identificación con ella. Además, Francia era un país católico, la lengua era más cercana al español que el inglés y el alemán, lo que facilitó el consumo de lecturas —que

llegaron aún antes de iniciarse los movimientos independentistas—, la aceptación de nuevas formas estéticas, el comercio de artículos de lujo y el conocimiento de los avances científicos franceses. Las élites veían en lo francés un sinónimo de lo bueno, lo moral y lo moderno.

Francia, y en especial París, se convirtieron en la meca de todo hombre educado y de mundo, además de ser las portadoras, en sí mismas, de la modernidad y el progreso. Por eso, el viaje a Francia se convirtió en una fuente de aprendizaje y experiencia de primera mano, y fue una de las acciones que definió de manera más clara la adopción e importación de las tecnologías y las respuestas a las problemáticas urbanas:

“El oriente de un americano se ubica en Francia, adonde tarde o temprano, después de Echeverría, viajaron todos los hombres de la generación del 37. Francia es una necesidad cuando ellos juzgan la pobreza de la tradición colonial y española: el impulso hacia el descubrimiento se suma al programa de la independencia cultural respecto de España. Para los hombres del 37, el viaje a Europa era un peregrinaje patriótico; lejos de la frivolidad que iba a adquirir en las últimas décadas del siglo XIX, se parece mucho a una exploración cultural y a una educación del espíritu público [...].

El viaje es, además, un acto colectivo, porque deberá servir a la nación y desbordar las dimensiones individuales del aprendizaje: es una educación en lo público, adquirida con vistas al porvenir. Perfecciona y realiza la tensión utópica de los organizadores de las nuevas naciones”<sup>200</sup>.

Se hace imposible no reconocer la enorme influencia que tuvo Francia en las élites latinoamericanas, ya que influyó en las bases ideológicas de las nuevas naciones a la vez que contribuyó a su configuración material, cambió las costumbres, decretó las modas, los gustos, la educación. El afán por diferenciarse de España —la madre patria— fue sinónimo de la asimilación y emulación de Francia, y más específicamente de su capital, París.

Emulación que llevó a muchas de las repúblicas latinoamericanas a transformar y proyectar sus ciudades principales a su semejanza. La modernización fue vista como algo que se podía lograr si se seguía una receta, un modelo. Consistió ésta en la planificación urbana de Haussmann, que prometía, por medio de la ejecución del modelo francés, el logro de la tan ansiada modernidad. Eran las *Metrópolis de imitación* (Romero, 2001: 250), en las que se evidenciaban nuevas formas de vida influenciadas por Europa, pero no sin ciertos elementos originales:

“Al destierro de las tradicionales formas de vida y convivencia, siguió, pues, una extraña conjunción de influencias rurales y anglofrancesas. Hubo partidarios de unas y otras, a veces, agresivos y fanáticos; y hubo quienes aceptaron las dos y, al someterse a ellas, elaboraron curiosas combinaciones que sorprendieron a los observadores y no dejaron de suscitar alguna ironía; pero fue

---

<sup>200</sup> ALTAMIRANO, CARLOS Y SARLO BEATRIZ. 1991 “Prólogo”. En: ECHEVERRÍA, ESTEBAN. “Obras escogidas”. Caracas: Biblioteca Ayacucho. Pág. X.

ese precisamente el camino que siguió trabajosamente la convivencia en las grandes ciudades – capitales y puertos– en tanto que la tradición peninsular ruralizada predominaban en las ciudades al margen de la influencia y la penetración anglofrancesa” (Romero, 2001: 229).

Los anhelos no sólo de asimilar la cultura francesa, sino de ser parte de la misma, de una parte de las clases aristocráticas criollas<sup>201</sup>, ostentadoras del poder y dirigentes de los destinos del país, supusieron el afrancesamiento de todos los habitantes, aunque sin considerarlos en el proceso. Un buen número de transformaciones hechas en las ciudades, así como la importación y venta de productos en el comercio, tendían a dar respuesta a la aspiración de lujo y confort de las élites, y no a las necesidades de la mayoría de la población.

Estas imitaciones, veían a las clases desposeídas como un problema urbano, que impedía el buen funcionamiento de la ciudad y cuyas formas de vida —muchas veces facilitadas por la misma clase aristocrática, ya que a ellas pertenecían las casonas que se convertían en conventillos— ponían en riesgo a toda la población. El hacinamiento y su cercanía, eran considerados un peligro por las autoridades. De allí que las transformaciones hayan dado como resultado un aumento de la segregación. Las familias pudientes se trasladaron a las afueras de la ciudad, o levantaron grandes y ostentosos barrios en los centros, que rodearon de paseos y parques. En tanto que los barrios pobres podían intervenir en la medida de lo posible, debido a la gran cantidad de obras y recursos que se requerían para ello, y cuyo gasto no podía ser asumido por los vecinos. Postergábanse continuamente las necesidades y requerimientos urgentes de un sector que por ser más alejado, se podía hacer invisible<sup>202</sup>, pero que de ninguna manera podía ser eliminado. La ciudad no podía sobrevivir sin estos elementos, que aunque no tenían posibilidad de trabajo, prestaban servicios menos especializados y esenciales.

Las obras destinadas a la recreación tampoco consideraban a estos sectores, aunque sí lo hacían en la teoría. Tal es el caso de la construcción de parques en Santiago y México al

---

<sup>201</sup> Aristocracia criolla que corresponde a la oligarquía a la que alude Grínor Rojo. Aquella que no sólo posee el poder económico, sino y por sobre todo, poseen un poder de carácter simbólico que ejerce “generalizando y haciendo participar al conjunto de la sociedad” de su imaginario. Véase ROJO DE LA ROSA, GRÍNOR. 2011. “Las novelas de la oligarquía chilena”. Santiago: Sangría Editora. Colección Ensayo. Pág.:13.

<sup>202</sup> Al respecto, De Ramón, analiza como en el caso de las transformaciones del Cono Sur, se vio las condiciones de vida de las poblaciones segregadas como procesos estáticos, que no podían de otra forma “no se trabajó teniendo a la vista el proceso remodelador, factor dinámico, sino considerando una situación estática que se mantenía y se renovaba sin permitir cambios o mudanzas que mejorasen su deteriorada condición” (De Ramón, 1985: 200).

estilo europeo, que devinieron públicos —como afirma Gorelik<sup>203</sup>— tras una serie de transformaciones urbanas y sociales. Desde sus comienzos, fueron pensados como espacios de recreación para un segmento de la población, respondiendo a las necesidades de la élite, la misma que concebía dichas transformaciones. A veces ello ocurría intencionalmente, como es el caso de México en los primeros años del Paseo Reforma, entonces de la Emperatriz. Inconscientemente, podría decirse, en el caso de Santiago, por el cobro de una entrada al Paseo Santa Lucía de Vicuña Mackenna. No fue así, sin embargo, en los parques de Buenos Aires, los que fueron públicos desde sus comienzos para habilitar espacios de confluencia de los distintos actores sociales.

Alvear convirtió las áreas verdes bonaerenses en una suerte de *tabula rasa*, en la que se esperaba amalgamar distintos sectores de una sociedad, que producto de la inmigración, era heterogénea, ya que la Nación debía crearse a partir de un presente en el que coincidían nuevos elementos humanos: “Mientras el parque europeo deviene público, a través de una serie de transformaciones políticas y sociales que afectan sólo parcialmente su organización interna, desde los parques y bosques reales y de la aristocracias hasta los parques metropolitanos, el parque norteamericano nace explícitamente como dispositivo de producción deliberada de esos motivos públicos”<sup>204</sup>.

Si bien las tres ciudades realizaron proyectos de transformación exitosos, se produjeron diferencias radicales con México en la forma de implementar las medidas, lo que puede deberse al hecho de que tanto Chile como Argentina tuvieron como figura central de estos procesos a un intendente. Estos, aunque apoyados íntegramente por los presidentes que los designaron, tuvieron que ganarse la simpatía de los ciudadanos y pelear además en los

---

<sup>203</sup> Hay que mantener, de todas maneras, las distancias con la propuesta del arquitecto e historiador urbano argentino. Ello, porque este espacio de encuentro, era considerando la situación en la que se encontraba Argentina tras las continuas llegadas de inmigrantes, y el consiguiente proceso de fusión cultural, que se hacía urgente para la construcción nacional [proceso que implica a la homogenización social. Si bien, esta homogeneidad no es posible, el proceso de construcción de una nación, como bien indica Anderson, es una institución que conlleva implícitamente esta homogeneidad. Nación que el autor define como: “una comunidad política imaginada como inherentemente limitada y soberana” (ANDERSON, BENEDICT. 1993. *Comunidades Imaginadas*. México, Fondo de Cultura Económica. Pág.: 23)]. Porque hay que dudar seriamente de las intenciones de la clase dominante, de incluir en este proceso a los indios de las pampas, como a la población mestiza y negra de los arrabales de la periferia de Buenos Aires, que se consideraban peligrosos. Pero sí a los recién llegados del viejo continente, fueran obreros, artesanos u hombres de negocio, pues contribuían a la europeización del país.

Razón por la que no extraña que se siguiera el modelo neoyorquino, ciudad que vivía un proceso similar, donde convivían inmigrantes de diversos rincones del globo.

<sup>204</sup> GORELIK, ADRIÁN. 1998. “La Grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936”. Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes. Pág.: 10.

parlamentos la pertinencia de sus obras. Se tiñen así estos programas con un tinte de democracia, dando la sensación de ser mejoras que involucraban a toda la ciudadanía (ya hemos visto que no necesariamente era así). Mientras que en el caso de México, al ser muchas de estas obras supervisadas directamente por el Presidente Porfirio Díaz, estaban revestidas de un cierto elitismo. Los esfuerzos modernizadores deberían haber sido además para toda una nación geográfica, pero se concentraron sólo en la capital.

Uno de los elementos que unifica las tres experiencias modernizadoras es la fe ciega en la ciencia, la que se convierte en el estandarte del progreso, ya que ésta poseía todas las respuestas y la capacidad de controlar a la naturaleza, lo que vendría a subsanar las problemáticas de la ciudad. Especialmente importante puesto que los tres proyectos estudiados no sólo buscaban reformas estéticas, sino que también pretendían la contención de los desastres naturales. Tal es el caso del proyecto de encauzar el río Mapocho, así como el de la disminución de las aguas del Lago Texcoco, y la nivelación del alcantarillado y eliminación de zanjones en Buenos Aires, para impedir las constantes inundaciones que provocaba el Río de la Plata.

Cambios que no podían venir solos, sino que requerían de proyectos transformadores globales y a gran escala para asegurar su éxito. Así, Chile, Argentina y México en París, una metrópoli que los impresionó por sus avenidas monumentales, sus calles diagonales y el estilo arquitectónico que denotaban orden y progreso. Un modelo que buscaron imitar, y lo lograron en mayor o menor escala. Sus capitales se convertían en pequeñas copias de París. Traslaciones que también se hicieron a las formas de vida. Las costumbres cambiaron, la vida privada se sacó de los grandes patios de las casas coloniales, hacia los cafés y los lugares de diversión de la ciudad. Los velos se convirtieron en telas francesas y el legado español en los libros y la lengua de Francia. Transformaciones que se consiguieron, producto no sólo de las mejoras económicas y los periodos de (a veces relativa) paz, sino también por la estabilidad política que lograron los gobiernos y que contribuyó a que el Estado pudiera dedicarse a las mejoras materiales de la república, así como las clases dirigentes a cultivar una forma de vida más holgada.

No se desconoce que muchos proyectos se iniciaron para dar respuesta a carencias de servicios básicos, pero también en ellos se observaban las aspiraciones de la aristocracia, que buscaban reflejar su compromiso con la modernidad o en palabras de Sánchez Ruiz: “que se habían encaramado al progreso” (Sánchez Ruiz, 201). Puesto que los espacios y

obras de los que carecía la ciudad y que eran necesarios para el desarrollo de la ciudadanía, no se condecía del todo con las necesidades del bajo pueblo, porque sus carencias eran distintas a las de la élite;

“consideraban carencias el no poder circular por una gran avenida, no poder transitar en automóvil por las calles, no poder pasearse por las avenidas observando los aparadores, no poder dedicar tiempo para el ocio en los cafés, no utilizar las áreas verdes como paseos y para mostrar sus mejores vestimentas, no poder asistir a teatros y posteriormente a cines lujosos, etc., situaciones que por el contrario podían encontrarse en ciudades como Berlín, París, Londres o Nueva York” (Sánchez Ruiz: 201).

## BIBLIOGRAFÍA

- ABEILLE, LUCIANO. 2005. “El idioma nacional de los argentinos”. Buenos Aires: Colihue.
- ACEVEDO, JESÚS. 1920. “Disertaciones de un arquitecto, prólogo de Federico E. Mariscal”. México, México Moderno.
- ALTAMIRANO, CARLOS Y SARLO BEATRIZ. 1991 “Prólogo”. En: ECHEVERRÍA, ESTEBAN. “Obras escogidas”. Caracas: Biblioteca Ayacucho.
- ALVEAR, TORCUATO DE. “Hacienda” En: MUNICIPALIDAD E BUENOS AIRES. 1885. “Memoria de la Intendencia Municipal de la ciudad de Buenos Aires correspondiente a 1884”. Buenos Aires: Impr. de M. Biedma. Tomo I.
- \_\_\_\_\_ “Vacuna y viruela” En: MUNICIPALIDAD E BUENOS AIRES. 1884. “Memoria de la Intendencia Municipal de la ciudad de Buenos Aires correspondiente a 1883”. Buenos Aires: Impr. de M. Biedma.
- \_\_\_\_\_. 1884. “Casa de Inquilinato y de Obreros” En: MUNICIPALIDAD E BUENOS AIRES. 1884. “Memoria de la Intendencia Municipal de la ciudad de Buenos Aires correspondiente a 1883”. Buenos Aires: Impr. de M. Biedma.
- ANDERSON, BENEDICT. 1993. “Comunidades Imaginadas”. México, Fondo de Cultura Económica. Colección popular.
- ANNA, TIMOTHY. 1985. “La independencia de México y América Central”. En: BETHELL, LESLIE (Ed.). 1991. “La independencia”. Cambridge University press, Editorial Crítica. V.5.
- ARIAS, PATRICIA. 1998. “Los franceses en México: una mirada desde la historiografía regional”. En: PÉREZ SILLER, JAVIER (Coordinador). “México Francia: memoria de una sensibilidad común. Siglos XIX-XX”. Primera Edición. México, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. El Colegio de San Luis, A. C.. Pp. 85-102.
- ARRONIZ, MARCOS. 1858. “Manual del viajero en Méjico o compendio de la historia de la ciudad de Méjico” París, Librería de Rosa y Bouret.

- AUTOR DESCONOCIDO. 1867. “México, el Imperio y la Intervención”. México, editor no identificado. Pág. 74-76.
- BALMACEDA VÁLDES, EDUARDO. 1932. “De mi tierra y de Francia”. Santiago: Ediciones Ercilla.
- BARROS GREZ, DANIEL. 1986. “Como en Santiago”. Santiago: Pehuén Editores.
- BASAEZ YAU, PATRICIO y AMADORI GUNDELACH, ANA MARÍA. 1995. “Estación Central / Estación Mapocho: construcciones ferroviarias en Santiago”. Santiago de Chile. Editorial Antártica
- BAZANT, JAN. 1985 “México”. En: BETHELL LESLIE (ED.). 1991 “Historia de América Latina. América Latina independiente, 1820-1870” Tomo 6. Barcelona, Editorial Crítica. Pp. 105-143.
- BECCAR VARELA, ADRIAN. 1926. “Torcuato de Alvear primer Intendente municipal de la ciudad de Buenos Aires. Su acción Edilicia”. Buenos Aires: Guillermo Kraft LTD.
- BENEVOLO, LEONARDO. 1976. “Los orígenes del urbanismo moderno”. Madrid, H. Blume Ediciones.
- BERMAN, MARSHALL. 1997. “Todo lo solido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad”. México, Siglo XXI Editores. Segunda Edición en Español.
- BERTONCELLO, RODOLFO V. “Configuración espacial de una metrópoli. En: DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA Y CENSO. 2010. “Dinámica de una ciudad: Buenos Aires 1810-2010”. Buenos Aires, Gobierno Federal de la ciudad de Buenos Aires.
- BERTRAND. S., M. Marzo 1999. “Haussmann y el urbanismo de la regulación. Transformación de París durante la administración Haussmanniana”. Documento de trabajo. Documento UR 387.
- BICHO COLORADO. “El día que robaron la escuadra (26 de julio de 1845)”. [en línea] Argentina. La Gazeta Federal. <<http://www.lagazeta.com.ar/bicho.htm#1>> [Enero 2014].

- BILBAO, MANUEL. 1902. “Buenos Aires desde su fundación hasta nuestros días especialmente el período comprendido en los siglos XVIII y XIX”. Buenos Aires: Imprenta de Juan A. Alsina.
- BILBAO, MANUEL. 1934. “Tradiciones y recuerdos de Buenos Aires”. Buenos Aires: Ferrari Hnos.
- BIOCCA, HYDÉE J. 1963. “Una imagen de la Argentina en el siglo IXI francés. Según “La revue des deux mondes” 1835-1885”. Bahía Blanca: Cuadernos del Sur. Instituto de Humanidades. Universidad Nacional del Sur.
- BLEST GANA, ALBERTO. “Martín Rivas”. Chile: Enero del 2001. Pág. 184. Revisado Junio 2011. Texto de dominio público En: <http://www.fortunecity.es/poetas/relatos/166/>
- CALDERÓN, ALFONSO. 2005. “Memorial de Santiago”. Santiago: RIL Editores.
- CEJAS, CLAUDIA. 2011. “Historia del Hospital Francés de Buenos Aires”. En: Revista argentina de radiología. vol.75 no.4 Ciudad Autónoma de Buenos Aires oct. /dic. pp. 345-351.
- CHABRAND, E. 1892. “De Barcelonnette au Mexique, Inde, Birmanie, Chine, Japon, Etats-Unis”. París, Ed. Plon.
- COLLIER, SIMON. “Chile”. En: BETHELL LESLIE (ED.). 1991 “Historia de América Latina. América Latina independiente, 1820-1870” Tomo 6. Barcelona, Editorial Crítica.
- COMISIÓN CENTRAL DE LA AVENIDA DE MAYO. 1890. “Memoria presentada a la Intendencia Municipal”. Buenos Aires: Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco.
- DE FOSSEY, MATHIEU. 1857. En: GLANTZ, MARGO. 1982. “Viajes en México: crónicas extranjeras”. México, Fondo de Cultura Económica. Tomo II.
- DE RAMÓN, ARMANDO. 1985 “Estudio de una periferia urbana: Santiago 1850-1900”. En: HISTORIA N°20, Santiago 1985, Pp.: 199-294.
- DE RAMÓN, ARMANDO. 1992. “Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana”. España: Editorial Mapfre.
- DE RAMÓN, ARMANDO; COUYOUMDJIAN, RICARDO; VIDAL, SAMUEL. 2001. “Historia de América III”, Ed. Andrés Bello, Santiago.

- DUAYEN, CESAR. 2005. *Stella: una novela de costumbres argentinas*. Buenos Aires: Editorial Stockero.
- ENGELS, FEDERICO. 1984. “La situación de la clase obrera”. Ediciones de cultura popular.
- ESPINOSA LÓPEZ, ENRIQUE. 1991. “Ciudad de México. Compendio cronológico de su desarrollo urbano 1521-1980”. México. Edición del autor.
- FERNÁNDEZ CHRISTLIEB, FEDERICO. 1998. “La influencia francesa en el urbanismo de la ciudad de México: 1775-1910”. En: PÉREZ SILLER, JAVIER (Coordinador). 1998. “México Francia: memoria de una sensibilidad común. Siglos XIX-XX”. Primera Edición. México, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. El Colegio de San Luis, A. C.
- FERNANDÉZ, JUSTINO. 1967. “Los nuevos estilos arquitectónicos: la arquitectura porfirista”. En: GORTARI RABIELA, HIRA DE y HERNÁNDEZ FRANYUTI, REGINA (Compiladoras). 1988. “Memoria y Encuentros: La ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1828)”. México, Departamento del Distrito Federal, Instituto de Investigaciones DR. José María Luis Mora. Tomo II.
- GARCIA D'AGOSTINO, REBOK, ASATO, LOPEZ. 1981. “Imagen de Buenos Aires a través de los viajeros: 1870-1910”. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- GARNER, PAUL. 2010. “Porfirio Díaz. Del héroe al dictador: una Biografía política”. México, Editorial Planeta.
- GAZMURI, CRISTIÁN. 1998. “El “48” chileno. Igualitarios, reformistas, radicales, masones y bomberos”. Santiago: Editorial Universitaria.
- GLADE, WILLIAMS. 1992. “Introducción”. En: BETHELL, LESLIE (Ed.). 1992. “Historia de América Latina. América Latina: economía y sociedad 1870-1930”. Cambridge University press, Editorial Crítica. V.7.
- GOBIERNO DE BUENOS AIRES. 2014. “Reseña Histórica”. [en línea]. Buenos Aires.   
[http://www.buenosaires.gob.ar/areas/med\\_ambiente/parque\\_3\\_de\\_febrero/resena\\_historica.php?menu\\_id=18892](http://www.buenosaires.gob.ar/areas/med_ambiente/parque_3_de_febrero/resena_historica.php?menu_id=18892) [Enero 2014].

- GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES. 2008. “Ciudad de Buenos Aires: un recorrido por su historia”. Buenos Aires: Dirección General de Patrimonio e Instituto Histórico.
- GONZALEZ ERRÁZURIZ, FRANCISCO JAVIER. 2003. “Aquellos años franceses. 1870-1900 Chile en la huella de París”. Santiago de Chile: Aguilar Chilena de Ediciones S.A.
- GORELIK, ADRIÁN. 1998. “La Grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936”. Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes.
- HUMBOLT, ALEJANDRO DE. “Descripción de la Ciudad de México”. En: GORTARI RABIELA, HIRA DE y HERNÁNDEZ FRANYUTI, REGINA (Compiladoras). 1988. “Memoria y Encuentros: La ciudad de México y el Distrito Federal (1824-1828)”. México, Departamento del Distrito Federal, Instituto de Investigaciones DR. José María Luis Mora. Tomo II.
- INBA, CONACULTA. 2004. “Adamo Boari. “Informa preliminar para la construcción del Teatro Nacional” México 1910”. México, Ediciones Gráficas Zeta S. A. Edición facsimilar.
- INBA. 2004. “Historia de la construcción del palacio de bellas artes”. México, INBA.
- INSTITUTO DE ARTE AMERICANO. 1965. “La arquitectura en Buenos Aires: (1850-1880)”. Buenos Aires: Instituto de Arte Americano.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA MÉXICO. 1895 y 1910. “CENSO”. [en línea] <<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/proyectos/ccpv/>> México, INEGI. [consulta febrero de 2013].
- IRIGOIN, ALFREDO M. 1984. “La evolución industrial en Argentina (1870-1940)”. En Revista Libertas N° 1, octubre de 1984.
- JIMENEZ MUÑOZ, JORGE H.. 1993. “La traza del poder. Historia de la política y los negocios urbanos en el Distrito Federal, de sus orígenes a la desaparición del ayuntamiento (1824-1928)”. México, Dédalo.

- KATZMAN, ISRAEL. 1993. “Arquitectura del siglo XIX en México”. México, Editorial Trillas. Segunda Edición.
- LATZINA, FRANCISCO (Presidente de la comisión para su compilación) .1889. “Censo general de población, edificación, comercio e industrias de la Ciudad de Buenos Aires [1887]”. Buenos Aires: Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco. Tomo primero.
- LEROY, ALFRED. 1963. “La Civilisation française du XIX siècle”. Paris: Ed. Casterman.
- LÓPEZ, LUCIO VICENTE. 1941. “La gran aldea”. Buenos Aires: Sopena.
- LYNCH, JOHN. “Las repúblicas del Rio de la Plata”. En: BETHELL, LESLIE (Ed.). 1992. “Historia de América Latina. América Latina: economía y sociedad 1870-1930”. Cambridge University press, Editorial Crítica. V.7. Págs.: 264-318.
- MANCILLA, LUCIO V. 1963. “Autores, astrónomos y libros para la exportación”. En su: “Entre-Nos: Causeries del jueves”. Buenos Aires: Hachette.
- MARROQUÍ, JOSÉ MARÍA. 1903. “La ciudad de México”. En GORTARI y HERNANDÉZ Op. Cit.
- MARTÍNEZ ASSAD, PEDRO. 2005. “La Patria en el Paseo de la Reforma”. México, Fondo de Cultura Económica.
- MARTÍNEZ LEMOINE, RENÉ. 2011. “Santiago: Historia, Arquitectura y Urbanismo en la ciudad. Volumen II”. Santiago, Ediciones Universidad Central.
- MARX, CARL. 1998. “La Guerra Civil en Francia”. Pekin: Ediciones en Lenguas extranjeras.
- MUSEO DE LAS CONSTITUCIONES. UNAM. 2012. “Leyes de Reforma”. [En línea].  
<http://www.museodelasconstituciones.unam.mx/Exposiciones/page14/page9/page9.html> [27 de Febrero de 2013].
- OFICINA CENTRAL DE ESTADÍSTICA DE SANTIAGO. 1866. “Censo Jeneral de la República de Chile levantado el 19 de abril de 1865”. Santiago de Chile: Imprenta Nacional.

- OFICINA CENTRAL DE ESTADÍSTICA DE SANTIAGO. 1876. “Quinto Censo Jeneral de la población de Chile levantado el 19 de abril de 1875”. Valparaíso: Imprenta del Mercurio.
- OLAVARRÍA Y FERRARI, D. ENRIQUE. 1880. “México a través de los siglos”. México. Balleca y Compañía Editores. Tomo IV.
- ORTÍZ GAITÁN, JULIETA 2004. “La ciudad de México durante el Porfiriato: «el París de América»”. En: PÉREZ SILLER, JAVIER (Coordinador). 2004. “México Francia: memoria de una sensibilidad común. Siglos XIX-XX”. Primera Edición. México, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. El Colegio de San Luis, A. C. Volumen II.
- PEDERNA, SERGIO (Coord.). 2010. “Sarmiento, espacio y política. Parque 3 de Febrero”. Buenos Aires: Dirección General Patrimonio e Instituto Histórico.
- PELOSI, HEBE CARMEN. “Publicaciones francesas en la Biblioteca Nacional”. En: BARBER, ELSA (compiladora). 2012. “Bibliotecas de colectividades: actas del 5º Encuentro”. Buenos Aires: Biblioteca Nacional.
- PEÑA MUÑOZ, MANUEL. 2008. “Chile. Memorial de la tierra larga”. Santiago de Chile: RIL Editores. Segunda Edición.
- PEÑA OTAEGUI, CARLOS. 1944. Santiago de siglo en siglo: comentario histórico e iconográfico de su formación y evolución en los cuatro siglos de su existencia. Santiago de Chile. Editorial Zig-Zag.
- PEREIRA, JOSÉ RAMON ALONSO. 2005. “Introducción a la Historia de la arquitectura. De los orígenes al siglo XXI”. Barcelona, Editorial Reverté. Pp. 193-261. Tercera Edición.
- PÉREZ SILLER, JAVIER. 2011. “México: la nueva traza urbana del poder. Fronteras entre las prácticas porfiristas y su modelo republicano”. En: BERNABÉU, SALVADOR y LANGUE, FRÉDÉRIQUE (coords.). 2011. “Fronteras y Sensibilidades en las Américas”. Madrid, Ediciones Doce Calles. Pp. 231-258.
- PÉREZ ACEVEDO, MARTÍN. 2001. “Inmigración Francesa en México: negocios y revolución en el ámbito urbano 1876-1914”- En: Tiempos de América: revista de historia, cultura y territorio (8). Págs.: 47-58.
- PERÉZ HERRERO, PEDRO. 1987. “Porfirio Díaz”. España, Historia 16-Quorum.

- PÉREZ SILLER, JAVIER y BÉNARD CALVA, MARTHA. 2009. “El sueño inconcluso de Émile Bénard y su Palacio Legislativo, hoy Monumento a la Revolución”. México, Artes de México.
- PÉREZ SILLER, JAVIER. 1999. “Una contribución a la modernidad La comunidad francesa en la ciudad de México”. [en línea] <<http://www.lomesoft.com/demo/mf/articulos/p7.pdf>> [consulta: 10 de Junio 2012]
- PIERINI, MARGARITA. (1998). "Sarmiento en París: viaje al corazón de la Modernidad", *Revista Actual* 38, Dirección General de Cultura y Extensión de la Universidad de Los Andes, Mérida, Venezuela, Págs.:177-196.
- PY, PIERRE. 1991. “Francia y la Revolución Mexicana 1910-1920 o la desaparición de una potencia mediana”. México, Fondo de Cultura Económica.
- ROEDER, RALPH. 1973. “Hacia el México moderno. Porfirio Díaz I”. México, Fondo de Cultura Económica.
- ROJO DE LA ROSA, GRÍNOR. 2011. “Las novelas de la oligarquía chilena”. Santiago: Sangría Editora. Colección Ensayo.
- ROMERO, JOSÉ LUIS. 2005. “Latinoamérica: Las ciudades y las ideas”. Buenos Aires: Siglo veintiuno Editores.
- ROSA, JOSÉ MARÍA. 1972. “Historia Argentina: Unitarios y federales (1826-1841)”. Buenos Aires: Editorial Oriente S.A.
- RUIZ CASTAÑEDA, MARÍA DEL CARMEN. 1974. “La Ciudad de México en el siglo XIX”. México, Colección Popular.
- RUIZ GUIÑAZÚ, MAGDALENA. 2010. “Secretos de familia”. Buenos Aires: Sudamericana.
- SAGREDO BAEZA, RAFAEL Y DEVÉS VALDÉS, EDUARDO (Recopiladores). “La industria salitrera: discurso pronunciado por Balmaceda en Iquique el 7 de marzo de 1889”. [En línea] . <<http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-68900.html>> [Diciembre, 2013]).
- SÁNCHEZ-ALBORNOZ, NICOLÁS. “La población de América Latina, 1850-1930”. En: BETHELL, LESLIE (Ed.). 1992. “Historia de América Latina. América Latina: economía y sociedad 1870-1930”. Cambridge University press, Editorial Crítica. V.7.

- SARMIENTO, DOMINGO F. 1850. “Arjiropolis”. Santiago: Imprenta de Julio Belin I Ca.
- \_\_\_\_\_ . 1874 “Mensaje del presidente de la republica al abrir las sesiones del Congreso Argentino”. Buenos aires, Imprenta de la tribuna.
- \_\_\_\_\_ . 1993. “Facundo”. Caracas: Biblioteca Ayacucho.
- \_\_\_\_\_ . 2004. “Viaje a Francia”. Caracas: Biblioteca Ayacucho.
- SCHÁVELSON, DANIEL. 2010. “Cuando el arte llegó al cemento: Arquitectura de grutescos y rocallas en Buenos Aires”. [en línea]. <<http://www.danielschavelzon.com.ar/?p=2293>> [Febrero de 2014].
- SCOBIE, JAMES R. 1992. “El crecimiento de las ciudades Latinoamericanas 1870-1930”. En: BETHELL, LESLIE. En: BETHELL, LESLIE (Ed.). 1992. “Historia de América Latina. América Latina: economía y sociedad 1870-1930”. Cambridge University press, Editorial Crítica. V.7.
- SEBRELI, JUAN JOSÉ. 2011. “Buenos aires: vida cotidiana y alienación seguido de Buenos Aires, ciudad en crisis”. Buenos Aires: Editorial Sudamericana.
- SENNETT, RICHARD. 1997. “Arterias y Venas modernas”. En su: “Carne y Piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental”. Madrid: Alianza Editorial.
- SHMIDT, CLAUDIA. 2011. “Buenos Aires: una nueva capital para una nación moderna (1850-1888)”. Revista Electrónica de Fuentes y Archivos. (Año 2 número 2): Pp.: 69-89.
- SUBERCASEAUX, BERNARDO. 2010. “Historia del libro en Chile: Desde la Colonia hasta el Bientenario”. Santiago: Lom. Tercera Edición.
- SZIR, SANDRA M. “Figuraciones urbanas. Caras y caretas, 1900”. En: DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICA Y CENSO. 2010. “Dinámica de una ciudad: Buenos Aires 1810-2010”. Buenos Aires, Gobierno Federal de la ciudad de Buenos Aires.
- TARTARINI, JORGE D. 2005. “Arquitectura Ferroviaria”. Buenos Aires: Colihue.
- TAVARES LÓPEZ, EDGAR. 1998. “Colonia Roma”. México, Editorial Clío. Segunda reimpresión.

- TAVIRA, LUIS DE y USIGLI, ALEJANDRO (Comp.). 2005. "Teatro completo, V. Escritos sobre la historia del teatro en México / Rodolfo Usigli". México, Fondo de Cultura Económica.
- TELLA, GUILLERMO (Coord.). 2006. "Hacer ciudad: la construcción de la metrópolis". Buenos aires: Nobuko.
- VELAZQUEZ, PAULA BELLOT. (Otoño-Primavera 1986) "Influencia de la cultura y la lengua," *Inti: Revista de literatura hispánica*: No. 24, Article 15. Pp. 181-189.
- VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. 1874. "La verdadera situación de la ciudad de Santiago: carta familiar y breve exposición que el Intendente de Santiago dirige a los miembros de la Honorable Municipalidad del Departamento sobre la absoluta necesidad de procurarse mayores rentas, evidenciando la estricta economía con que se administran sus actuales escasísimos recursos, i señalando los arbitrios escepcionales con que se ha llevado adelante algunas mejoras públicas, durante los dos años que dura su administración". Santiago: Imprenta de la Librería del Mercurio de A. y M. Echeverría.
- \_\_\_\_\_ . 1875. "Primer discurso sobre la transformación de Santiago. Contribución y rentas de su Ilustre Municipalidad". En: VICUNA MACKENNA, BENJAMÍN. 1939. "Obras Completas de Vicuña Mackenna. Discursos Parlamentarios I. Cámara de Diputados". Santiago, Universidad de Chile. Dirección General de Prisiones. Volumen XII.
- \_\_\_\_\_ . 1939. Obras Completas de Vicuña Mackenna. Discursos Parlamentarios III. Cámara de Diputados y Senadores". Santiago, Universidad de Chile. Dirección General de Prisiones. Volumen XIV.
- \_\_\_\_\_ . 1856. "Páginas de mi diario durante tres años de viajes 1853\_. 1854\_. 1855". Santiago: Imprenta del ferrocarril.
- \_\_\_\_\_ . 1857. "La ciudad de Santiago.—(Su pasado, su presente y su futuro)". En: VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN (Redactor jefe). 1857. "El mensajero de la agricultura. Boletín mensual de la Sociedad Nacional de Agricultura". Tomo II. Santiago de Chile, Imprenta Chilena.

- \_\_\_\_\_ . 1872. “El paseo de Santa Lucía: memoria de los trabajos ejecutados desde el 1° de Junio al 10 de Septiembre de 1872”. Santiago: Imprenta de la Librería del mercurio.
- \_\_\_\_\_ . 1873. “Cuarto discurso sobre la transformación de Santiago. Derecho de Expropiación”. En: VICUNA MACKENNA, BENJAMÍN. 1939. “Obras Completas de Vicuña Mackenna. Volumen XII. Discursos Parlamentarios I. Cámara de Diputados”. Santiago: Universidad de Chile.
- \_\_\_\_\_ . 1873. “El Paseo de Santa Lucía. Lo que es i lo que debería ser. Segunda Memoria de los trabajos ejecutados desde el 10 de Septiembre de 1872 al 15 de Marzo del presente año”. Santiago: Imprenta de la Librería del Mercurio de Tornero y Garfias.
- \_\_\_\_\_ . 1873. “Un año en la Intendencia de Santiago. Lo que es la capital i lo que debería ser. Segunda Parte”. Santiago: Imprenta de la librería del Mercurio de Tornero.
- \_\_\_\_\_ . 1874. “Álbum del Santa Lucia: colección de las principales vistas monumentos, jardines, estatuas i obras de arte de este paseo: dedicado a la Municipalidad de Santiago por su actual presidente B. Vicuña Mackenna”. Santiago de Chile: Imprenta de la Librería del Mercurio.
- \_\_\_\_\_ . 1874. “Exploración de las Lagunas Negra i del Encañado en las cordilleras de San José i del Valle del Yeso: ejecutada en marzo de 1873 por una comisión presidida por el Intendente de la Provincia de Santiago”. Valparaíso: Imprenta de la Patria.
- \_\_\_\_\_ . 1874. El Santa Lucía : guía popular y breve descripción de este paseo para el uso de las personas que lo visiten con indicación de todos los caminos, senderos, plazas, jardines, estátuas (sic), edificios i demás objetos de interés. Santiago: Libr. del Mercurio de A. y M. Echeverría
- \_\_\_\_\_ . 1972. “La transformación de Santiago”. Santiago: Imprenta de la Librería del Mercurio, de Orestes L. Tornero.

- VITALE, LUIS. 1992. “La cuestión nacional, la identidad y unidad latinoamericana”. En: SIMPOSIO: HISTORIA de las relaciones interamericanas. Córdoba, Argentina. Universidad de Córdoba.
- WEHNER VENEGAS, LESLIE E. 2000. “Vicuña Mackenna. Génesis de la transformación de Santiago”. Tesis (Licenciado en Historia). Santiago. Pontificia Universidad Católica de Chile. Facultad de Historia, Geografía y Ciencias Políticas.
- YANES RIZO, EMMA. 1994. “Los días del vapor”. México, Consejo nacional para la Cultura y las Artes, INAH. Ferrocarriles Nacionales de México, Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos.
- ZAPIOLA, JOSÉ. 1974. “Recuerdos de treinta años”. Santiago de Chile: Zig-Zag.