Providencia, el arco de la avenida 1897 | 2013 :

Diez lecturas sobre la construcción del lugar en tres momentos de la ciudad capital (o sobre hechos urbanos clave en la forma de una avenida)

Volumen dos

Editor: Universidad de Granada. Tesis Doctorales
Autor: Pedro Bannen Lanata
ISBN: 978-84-9163-589-5
URI: http://hdl.handle.net/10481/48505

Providencia, el arco de la avenida 1897 | 2013 :

Diez lecturas sobre la construcción del lugar en tres momentos de la ciudad capital (o sobre hechos urbanos clave en la forma de una avenida)

Volumen dos

Índice del volumen dos

SEGUNDA PARTE

La consolidación de la avenida y la tensión al oriente 313

La condición de "estar entre", como una constante espacio-temporal en su conformación persistente como lugar de paso y permanencia en simultaneidad. La nueva cotidianeidad ciudadana como fuerza generadora de su configuración.

Segundo momento

Santiago y el escenario urbano moderno: Plan Brunner 1929 / 1936 319

La ciudad desbordada y sus otras realidades:
expansión y renovación urbana como intentos de integración social y cultural.
Miradas desde la ciudad central hacia la conformación de los suburbios.

La ciudad y el urbanista. 2 (S) 1 321

Primera misión de Karl Brunner a Chile.
Dos conferencias a su llegada a Santiago.

El urbanista y el plan. 2 (S) 2 331

Brunner y su propuesta para el Gran Santiago.
Santiago, la ciudad moderna, 1932.

La ciudad y el plano. 2 (S) 3 349

La ciudad de Santiago del futuro de Karl Brunner, 1932.
Gran Santiago, estudio regulador de Luis Muñoz Maluschka, 1936.

Lectura cinco

La construcción extraordinaria de avenida Providencia (I): la sección occidental 365

La nueva forma asumida por la avenida: Un lugar de paso entre suburbios acomodados y la ciudad central.
La comprensión de la ciudad en un territorio expandido y su nueva apariencia.

La avenida y el parque. 2 (5) 1 367

Prolongaciones: canalización del río, extensión del parque, perfil de la avenida.
Parque Providencia: el viaje hacia el oriente, 1931.

La avenida y las urbanizaciones. 2 (5) 2 389

Procesos urbanizadores en el territorio comunal e impactos en la avenida.
La separación de Las Condes y la aparición del barrio El Golf, 1932.

La avenida y el plano. 2 (5) 3 413

Providencia en los planes de Lambert, Brunner y Muñoz Maluschka.
La ley y la ordenanza general de urbanismo y construcciones, 1936.

Lectura seis
La construcción extraordinaria de avenida Providencia (II): la sección oriental 423
La avenida como un lugar de paso y un lugar de paseo para la nueva ciudad
La intensidad de un lugar llevada a su saturación y las estrategias de respuesta desde su orden original.
La avenida y el plan. 2 (6) 1 425
Plan de Transformación de Providencia, 1932.
La configuración y consolidación de una imagen urbana deseada.
La avenida y la sección. 2 (6) 2 443
Procesos transformadores en la avenida y sus inmediaciones.
La tenacidad y perseverancia en lograr una sección vial eficiente.
La avenida y la comuna. 2 (6) 3 467
La completitud urbanizada de un territorio.
La fachada continua como excepción y distinción de la avenida.
Lectura siete
La reedificación de una fachada continua para avenida Providencia 483
La avenida como un lugar de estancia e intercambio: La conformación de un lugar distinto,
desde la agregación discreta y perseverante, con alta capacidad de agregación y coexistencia entre las partes.
La avenida y el plan. 2 (7) 1 485
Plano Oficial de Urbanización de la Comuna de Providencia, 1947.
La matriz edificatoria configuradora del nuevo sentido y espacialidad de la avenida.
La avenida y la edificación. 2 (7) 2 503
Acciones de mutación sobre una avenida en otra escala urbana.
La búsqueda de un continuo comercial y residencial como soporte.
La avenida y el edificio. 2 (7) 3 517
La agregación de volúmenes construidos para el logro de un espacio de paseo.
Dos experiencias de proyectos habitacionales masivos: la puesta a prueba del lugar.

SEGUNDA PARTE

La consolidación de la avenida y la tensión al oriente

La condición de "estar entre", como una constante espacio-temporal en su conformación persistente como lugar de paso y permanencia en simultaneidad.
La nueva cotidianeidad ciudadana como fuerza generadora de su configuración.

Segundo momento

Santiago y el escenario urbano moderno: Plan Brunner 1929 / 1936

La ciudad desbordada y sus otras realidades:
expansión y renovación urbana como intentos de integración social y cultural.
Miradas desde la ciudad central hacia la conformación de los suburbios.

El urbanista vienés Karl Heinrich Brunner visita Chile en dos oportunidades entre los años 1929 y 1934. En ninguna de ellas elabora un plan para la ciudad de Santiago propiamente tal, en la primera traza las bases de un estudio para el futuro ensanche de la ciudad; y en la segunda, las directrices fundamentales para el diseño del plan regulador de la comuna de Santiago central. Pero desde ambas acciones se estructura un nuevo modo de comprensión y trabajo sobre una ciudad abordada desde los parámetros de la ciudad moderna, aquella ciudad de nueva escala que se cierne sobre las realidades urbanas preexistentes y que desde las propias condiciones de lugar e historia local, se consolidará en el territorio ocupado por la ciudad capital hasta avanzada la primera mitad del siglo XX.

El viaje de Brunner arranca desde Viena, donde ha dejado un cargo en la administración municipal de la ciudad y otro en la universidad, parte desde una ciudad que en sus última décadas ha sufrido un radical proceso de transformación en su sentido más esencial. Tras una guerra devastadora en múltiples dimensiones, abandona el sueño de ser capital de un imperio para asumir el desafío de construir una ciudad inclusiva de todos sus habitantes, hasta los más postergados: la Viena Roja.

Brunner realiza su viaje a Chile en barco, aprovecha ese tiempo del trayecto para estudiar la historia del país y algunas nociones del idioma español. Su viaje se inserta en un momento donde una trama de relaciones entre urbanistas europeos y gobiernos suramericanos encaran las escalas y complejidades de las capitales locales, amarradas a procesos de desarrollo de sus respectivos países. Ese mismo año 1929, es el primer viaje de Le Corbusier a las ciudades de Buenos Aires, Montevideo y Río de Janeiro, y de Jacques Lambert a Santiago de Chile. Al año siguiente es el arribo de Alfred Agache a Río de Janeiro y en 1931, Werner Hegemann lo hace a la ciudad de Buenos Aires, entre varios otros.

La segunda visita de Brunner al país, más breve que la anterior, ocurre el año 1934, y obedece al encargo específico de elaborar el expediente urbano para el plan regulador de la comuna de Santiago, trabajo que prolonga el arquitecto Roberto Humeres, colaborador y continuador de las ideas del maestro. El mismo logra la aprobación definitiva del trabajo de Brunner el año 1939, ante la amenaza de una inminente visita del propio Le Corbusier, para ejecutar un nuevo plan para la ciudad de Santiago.

Si la invitación para el primer viaje de Brunner es inducido por el fuerte terremoto de Talca ocurrido en 1928, el acelerado desenlace de 1939 es consecuencia de otro desastre. A inicios de ese año, han sido devastadas las ciudades de Chillán y Concepción, algo más al sur en el valle central chileno. Así, serán dos terremotos en esta oportunidad, como en tantas otras, los acontecimientos aceleradores y tal vez más relevantes al momento de provocar la transformación de las ciudades nacionales y, en especial, de su ciudad capital, como lo reconocen tantos autores en distintos estudios desde diversas disciplinas.

M2.01 Planos de la ciudad de Santiago de Chile en 1900, 1920 y 1940.
La segunda serie de planos representa la ubicación y extensión de la configuración urbana de la ciudad capital en tres momentos de la primera mitad del siglo XX. Durante el período se produce el cambio de configuración de una ciudad concentrada a otra extendida, además del crecimiento de otros centros urbanos del valle. Se refuerza la red de caminos y tendidos de trenes de conexión al resto del país.
(dibujo del autor)

M2.02 Vista aérea de la ciudad de Santiago en 1930.
Fotografía de la ciudad fundacional hacia el oriente, con la trama regular del damero, la Alameda (derecha), el cerro Santa Lucía y el parque Forestal (superior izquierda, acompañados de la extensión urbana que desborda la ciudad histórica en todos los sentidos del plano del valle. Destaca lo bajo y regular de las edificaciones con la excepción de un reducido sector central.
(foto de Karl Brunner)

La ciudad y el urbanista. 2 (S) 1

Primera misión de Karl Brunner a Chile.
Dos conferencias a su llegada a Santiago.

La primera visita de Karl Brunner a Santiago transcurre entre fines de 1929 e inicios de 1932, obedece a un contrato de trabajo ofrecido por el gobierno nacional, en calidad de Consejero Urbanista[1] adscrito a la Dirección General de Obras Públicas (DGOP)[2] y como profesor a cargo de un Seminario de Urbanismo en la Facultad de Arquitectura de la universidad estatal. La DGOP corresponde a la agencia pública que nace para enfrentar el proceso de reconstrucción de las ciudades destruidas por el reciente terremoto de Talca y Constitución del año 1928. El mismo terremoto ha generado como consecuencia urbanística la promulgación, en enero de 1929, de una ley[3] que establece por primera vez la obligatoriedad en todo el país de ejecutar y aprobar un plan oficial de transformación de toda ciudad con más de veinte mil habitantes.

Ocurrido su arribo a Chile, al que llega con 42 años de edad, y a modo de actividad de presentación e inicio de su misión, Brunner realizará dos conferencias magistrales en la Universidad de Chile en los meses de octubre y noviembre de 1929, en las cuales planteará su mirada sobre el urbanismo del momento. El propio urbanista recogerá sendas conferencias, casi de inmediato en un texto titulado "Problemas actuales de urbanización", publicado en los Anales de esa misma universidad a inicios del año siguiente.[4] Tanto en el par de conferencias como en el artículo síntesis, Brunner expone del modo más completo y sucinto posible, una panorámica del estado del arte del urbanismo moderno desde su experiencia profesional y sus viajes de conocimiento de diferentes ciudades en el mundo, y desde esa posición, esboza muy prudentemente los modos posibles de su aplicabilidad al caso chileno, en especial para su ciudad anfitriona y motivo principal de su compromiso de trabajo.

El concepto de modernidad puesto en juego se focaliza en aquella condición esencial enfrentada por todos los conglomerados urbanos más dinámicos del mundo, de encarar en un lapso de tiempo muy acotado un proceso de crecimiento explosivo de población, no conocido con anterioridad. Las expresiones sociales, culturales y económicas serán muy distintas entre ciudades, pero los desafíos a abordar muy similares, y en torno a ello ordenará Brunner su plan de acción sobre la ciudad capital.

Abre su discurso con el reconocimiento de esas múltiples miradas bajo las que se explora la ciudad actual: la estético-artística, la de los problemas de la infraestructura y la de los asuntos de salubridad. Reconoce asimismo como esas urbes de grandes avenidas, plazas representativas y edificios monumentales que atraen sobre sí mirada y observación, olvidan por lo general los barrios populares, planteando de partida una necesidad ineludible de reconocer la ciudad en la completitud de sus componentes fundamentales y en la relevancia que la jerarquía de sus requerimientos plantean al profesional que la deba abordar. Afirmando:

> El urbanismo actual considera en primer término el aspecto cultural y de higiene social de su misión relacionada con los problemas político-económicos, en seguida el aspecto técnico-ingenieril de los problemas

[1] Alberto Gurovich, "150 años y 50 imágenes en torno a la realización del Barrio cívico de Santiago de Chile 1846-1996", en *Karl Brunner Desde el Bicentenario* (Santiago: FAU Universidad de Chile, 2009).

[2] La DGOP es una unidad dependiente del Ministerio del Interior, creada a inicios del año 1929. El motivo de su creación es asumir el plan de reconstrucción, luego del terremoto de Talca que afecta a toda la zona central del país, acaecido en diciembre del año anterior.

[3] Ley 4.563 de enero de 1929 (Santiago: Ministerio del Interior, 1930. Biblioteca del Congreso Nacional, Chile).

[4] Karl Brunner, "Problemas actuales de urbanización", en *revista Anales de la Universidad de Chile*, año VIII, segunda serie, (Santiago: 1930).

> y necesidades que crea, y en tercer lugar el aspecto artístico-estético, que se esmera en crear un conjunto armónico de la ciudad actual.[5]

En el reconocimiento de la magnitud de las ciudades, plantea lograr la separación de sectores por destino y carácter, reconociendo áreas de negocios y edificios públicos, otras de habitación y otras de los establecimientos industriales, separadas entre sí por espacios libres de aireación con vegetación, los cuales también tienen por misión lograr la relación del centro de la ciudad con el campo de su entorno, reconociendo la importancia de incorporar nuevos programas como las plazas de juegos infantiles y los campos deportivos. El carácter de la edificación distingue tipologías edilicias, reconociendo edificios de distinto tipo, *espaciados o continuos o mixtos*, así como la definición de rangos de alturas predeterminada y superficie edificada permitida en función de la fracción de ocupación de la superficie del terreno. En uno de sus lineamientos más importantes dice:

> El urbanismo moderno pretende obtener efectos de unidad estética en el total de los barrios, lo que sólo se puede obtener con la reglamentación de la calidad e intensidad de la edificación y su destino de acuerdo con sectores determinados.[6]

Un componente clave en su aproximación a la actuación sobre la ciudad lo otorga la necesidad de distinguir calidades, jerarquías y tipos de calles, cuando afirma:

> Además se hace notar la tendencia a distinguir claramente entre calles de tráfico, que deberán quedar dotadas especialmente para ese fin, y las que tengan carácter residencial.[7]

Precisando que los problemas de tránsito que vislumbra el desarrollo urbano inminente, adelantado por el uso del automóvil, más generalizado en la ciudad norteamericana por sobre la europea, implica la segura sobre congestión de la ciudad. Lo que obligará a considerar el ensanche de calles donde la edificación lo hace posible y la creación de plazas de estacionamiento incorporada en los proyectos de nuevos edificios, como es el caso del portal Mac Clure en Santiago, o bajo los espacios públicos, a la manera de lo proyectado en La Habana con la construcción de estacionamientos bajo su plaza principal, en pleno centro. También advierte que estos problemas de tránsito hacen peligrar la conservación de los monumentos, artísticos e históricos, debiendo tener igual consideración y cuidado para los árboles y parques de las mismas ciudades, ya que todos ellos serán opciones de intervención al momento de la generación de grandes proyectos de infraestructura para resolver las nuevas demandas del tránsito.

Profundizando en el impacto de las nuevas intensidades del tránsito generado por el uso del automóvil y otros medios de transporte, invoca la imagen de la ciudad de Chicago donde se proyectan a la fecha calles de tres o más niveles con tráficos desagregados, pudiendo partirse de opciones más modestas como “la separación de corrientes” en los flujos actuales o próximos de nuestras ciudades. En el tópico de tránsito es interesante la distinción que hace Brunner del modo de encarar el problema desde la mirada del urbanista en comparación a los técnicos en la materia, cuando afirma:

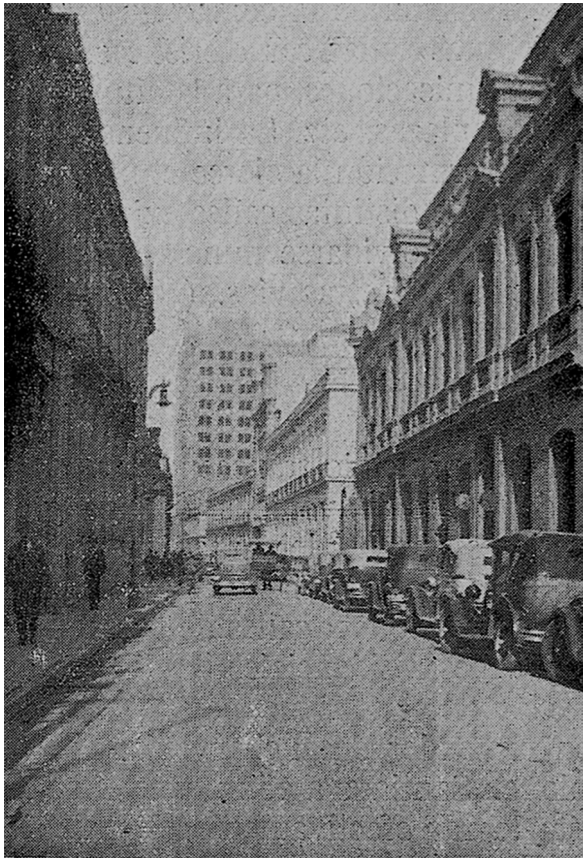
> Estos últimos pretenden solucionar los problemas del tránsito en el mismo lugar de la congestión por medios técnicos de su resorte. Ellos consideran el tránsito como una finalidad y constantemente buscan soluciones más interesantes (…) La opinión del urbanista en estas materias es muchas veces divergente; no trata de curar sólo el órgano afectado, sino que todo el organismo en el que estudia el origen del mal.[8]

Plantea como estrategia generalizada la posibilidad de descongestión de calles existentes por la apertura de nuevas vías de tránsito, amplias y expeditas que pueden tener fines representativos. Reconociendo nuevamente la ventaja de la ciudad norteamericana por sobre la europea, al presentar mucho mayor disposición de crear amplias avenidas que otorguen capacidad a las urbes y comunique el centro con sus barrios suburbanos así como con futuros ensanches de la misma ciudad. Da como ejemplo local el caso de la Alameda, como arteria principal de la vida urbana, que en su diseño al extremo poniente, más allá de la plaza Argentina[9], presenta una sección amplia, punto de contacto con el campo y futura prolongación de vía "de tránsito y representación" para los barrios que aparecerán a futuro.[10]

Brunner recorre el sentido y uso apropiado de los tipos edificatorios desde las viviendas de dos o tres niveles, los edificios de altura media de cuatro niveles pasando por aquellos de ocho y diez niveles, hasta los rascacielos, reconociendo su oportunidad y condiciones fundamentales para cada tipo, esbozando las reglas claves para permitir su combinación y limpia convivencia formal y funcional. El rascacielos como la expresión de una nueva densidad e intensidad en el uso del suelo central y asociado a usos comerciales y de edificios de oficinas principalmente, su sentido de marcar hitos y el riesgo de un uso excesivo o desordenado dentro de la trama de la ciudad, aludiendo a casos de Estados Unidos o Río de Janeiro. En los edificios de diez niveles alude al ejemplo de París, en la tipología de edificación continua que configura el espacio urbano proyectado por los bulevares, haciendo hincapié en la importancia de la generación de patios comunes, grandes e iluminados, espacios libres de reposo y de juegos, la instalación de escuela-hogar de la juventud, salas de clases, gimnasio, kindergarten y otros. En los conjuntos de media altura, cuatro niveles, apunta a barrios residenciales que abordan la construcción de viviendas para "la gran masa populosa", manifiesta la necesidad de una urbanización sistemática y simultánea a la construcción de los edificios con pavimentación de calles, colocación de redes de cañerías y matrices, servicios caseros, medios de abastecimiento y oportunidad adecuada de movilización. En los casos de casas de dos niveles opta por la edificación continua, refiriendo a la experiencia en Inglaterra y Holanda, donde el frente a la calle es componente clave en la configuración del espacio público y lo eficiente en la forma para la faja de jardín.

Es interesante el cuestionamiento generalizado planteado al tipo de manzana cuadrada de la tradición latinoamericana, reconocido también en algunos ejemplos europeos aludiendo a un barrio de Munich, donde propone su bipartición por medio de un pasaje central para generar manzanas rectangulares, las que reconoce abiertamente como más eficientes y equitativas en condiciones de luminosidad y ventilación de los habitantes de los distintos tipos edificatorios. En relación al espacio libre entre edificaciones propone una relación igual a 1,5 o 2,0 veces la altura de los edificios. Sintetiza estos principios fundamentales para la forma urbana edificada y la relación entre sus múltiples componentes interactuantes, de la siguiente manera:

[5] Brunner, "Problemas actuales de urbanización", 12.
[6] Brunner, "Problemas actuales de urbanización", 14.
[7] Brunner, "Problemas actuales de urbanización", 15.
[8] Brunner, "Problemas actuales de urbanización", 27.
[9] Alameda 4500 (actual esquina con calle General Amengual), 1.600 metros aguas abajo de Estación Central, límite poniente de la ciudad de Santiago a esa fecha.
[10] La observación se centra en el extremo poniente de la Alameda sin hacer referencia a su proyección al oriente, que a la época ya mostraba fuertes dinámicas de crecimiento en comparación al punto destacado por el autor.



M2.03 Vistas de calles de la ciudad de Santiago en 1930.
Fotografías de dos calles del sector central orientadas al uso de comercio y servicios de la ciudad capital, donde destacan la coexistencia de algunos de los mejores palacios de dos plantas de la ciudad histórica con la irrupción de los primeros edificios de varias plantas. Corresponden a calles Teatinos (izquierda) y Agustinas (derecha), en los alrededores del palacio de La Moneda.
(fotos de Karl Brunner)

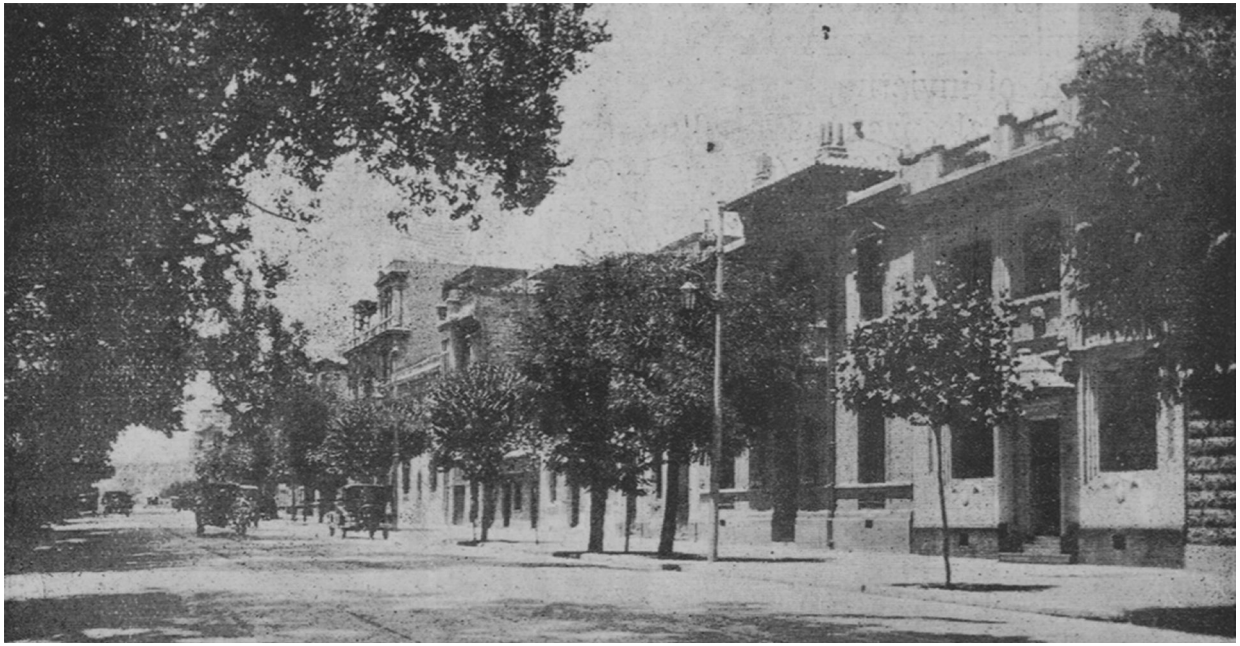
> Otro principio es el de que la planta de la ciudad, con sus trazados de calles y líneas de edificación por una parte, y la edificación, en lo que se refiera a la altura y volumen, particularmente los rascacielos por otra parte, son cosas que tienen relación íntima entre sí hasta tal punto, que cualquier valor de una de estas partes determina necesidades y condiciones para las demás. Es este el motivo por el cual para la ejecución de un proyecto ya no se admite la presentación aislada del plan de ubicación y la de los edificios, sino que por principio se reúnen ambas cosas ya sea en una maquette o perspectiva.[11]

Un componente clave en la construcción de la ciudad moderna para Brunner es el sentido de los procesos de reemplazo y renovación sobre la ciudad edificada, teniendo en ello especial interés las etapas intermedias entre la configuración original y la culminación del proceso de sustitución. A modo de ejemplo, alude a dos ciudades suramericanas en distinto sentido. La ciudad de Río de Janeiro y el proceso de alteración de su topografía natural con fines de generar nuevo suelo urbano con frente de mar, donde se desmontan cerros completos para producir rellenos que luego se urbanizan con rascacielos fuera de escala para el lugar, llegando a proponer detener el proceso de alteración y tomar la altura de las palmas, características de sus costaneras, como la medida a la cual deba adaptarse los edificios en el frente urbano. La ciudad de Buenos Aires y el proceso de sustitución edificatoria en el centro, desde la casa chorizo original a su reemplazo por edificios de apartamentos, donde se multiplica desproporcionadamente el número de plantas bajo la matriz formal del lote unifamiliar original, proponiendo la revisión y adecuación del predio necesario para la nueva forma edificada en el mismo lugar. A modo de una regla general, incorporada en los planes reguladores para las zonas por edificar, propone que se debe determinar para toda situación, al menos: el tamaño adecuado de los lotes; el sistema de edificación (continua, aislada o mixta); el espacio libre frente a los edificios; la altura de los mismos, y la línea interior que libere el centro de la manzana. Agregando un principio de crecimiento urbano fundamental en su planteo teórico y práctico, al señalar:

> Por otra parte está en el interés de la ciudad, aprovechar íntegramente sus sectores urbanizados antes de extenderse para contener el aumento de población.[12]

Las áreas verdes son planteadas en la planificación moderna de las ciudades como componente complementario de las zonas habitacionales, a través de parques y campos de juego se articula la cercanía con el paisaje circundante, debiendo existir como oportunidad para todos los habitantes de la ciudad y donde ellas no existan deben ser generadas junto a las nuevas ampliaciones de las poblaciones. Las áreas verdes deben ser comprendidas como un sistema de plantaciones continuadas a través de toda la ciudad y no sólo como eventos aislados en el tejido urbano. Reconoce en Santiago la ocasión que significa contar con una red de avenidas que debe permitir "la amplia y continua unión de las áreas verdes" permitiendo que "a través de un agradable paseo o jardín se pueda llegar de un parque a otro". Profundiza el punto con ejemplos concretos para la ciudad, como prolongar las plantaciones de avenida Portales hasta avenida Brasil y ahí una cuadra hasta la plaza del mismo nombre, o diseñar una corta avenida del cerro Santa Lucía hasta el Parque Forestal, o la transformación de avenida Pío IX hasta los faldeos del cerro San

[11] Brunner, "Problemas actuales de urbanización", 24.
[12] Brunner, "Problemas actuales de urbanización", 37.



M2.04 Vistas de calles de la ciudad de Santiago en 1930.
Fotografías de dos calles correspondientes a las nuevas extensiones residenciales aparecidas en los alrededores de la ciudad central. Por una parte, la generación de una población de casas en serie en barrio Pio Nono, a los pies del cerro san Cristóbal (superior) y una vista de las residencias levantadas en frente del parque Forestal (inferior), orientadas a una clase social más acomodada.
(fotos de Karl Brunner)

Cristóbal, o la creación de una faja plantada desde la estación de ferrocarril Pirque hasta la avenida Irarrázaval, conectando con un futuro gran parque natural Sur Oriente para los barrios populares de Maestranza, Ñuñoa y Providencia.[13] En síntesis, todas ellas apuntan a configurar un sistema de espacios verdes interconectados, desde intervenciones de pequeña escala hasta las mayores, pero con fuerte impacto en la lectura y percepción en la ciudad.

Cierra el tema de los espacios verdes con una indicación complementaria relativa a lo que denomina "los pequeños jardines de obreros", entendidos como porciones de terreno de reducido tamaño que se facilita o arrienda en espacios libres cercanos a la vivienda dando la oportunidad de realizar cultivos de huertos, los que fortalecen las relaciones familiares y el desarrollo de los niños. Sintetizando el sentido más trascendente de la nueva ciudad en la siguiente expresión, integradora de todas las escalas puestas en juego en la ciudad moderna propuesta desde su discurso:

> Aún parece que se estuviera preparando un nuevo estilo monumental, de conjunto, no sólo formal y arquitectónico, sino de contenido sintético; como si de esta unión de la sencilla e inmediata necesidad de la vivienda y las exigencias corporales y espirituales de una nueva generación de valor, se pudiesen esperar los más perfectos planos de moderna urbanización; sólo la inclusión de todas las múltiples fases de la vida humana, en los principios básicos del urbanismo, le permitirán a él cumplir plenamente con su verdadera misión: servir notablemente a la colectividad humana.[14]

Sus reflexiones finales se focalizan en la revisión de un proyecto en discusión hace ya un tiempo para la ciudad de Santiago denominado la Avenida Central. Este corresponde a la ejecución de una avenida de representación, perpendicular a la Alameda y enfrentando a La Moneda. Las dos alternativas más conocidas y en discusión en ese momento son: el primero, el ensanche de la calle Gálvez[15], como proyecto aislado, y el segundo, la apertura de una avenida central en las manzanas delimitadas por las calles Gálvez y Nataniel. Ambos trazados deben considerar, por una parte, la localización del nuevo Palacio Presidencial enfrentado a La Moneda en el borde sur de la Alameda, y por otra, la prolongación del trazado de la nueva avenida rematando en la plaza Almagro, varias cuadras al sur. Las consideraciones de Brunner hacia las propuestas concentra en pocas líneas aspectos relativos a: la posibilidad de reducir el área de intervención, medir la descongestión que implica para el sector cada intervención, la mejora en el trazado del tranvía a San Bernardo, el trazado preciso del nuevo perfil de calle Gálvez, la creación de pasajes peatonales y un paseo central en la nueva avenida, un ensanche sobre la Alameda, la nueva condición de la plaza Almagro y la relevancia posible de potenciar para la iglesia de Sacramentinos. Es decir, cualquier proyecto de intervención en la ciudad es la oportunidad de hacer interactuar estrategias diferentes para el logro de un espacio urbano de mayor calidad para sus ocupantes, de eficiencia funcional en sus requerimientos técnicos asociados al tránsito y de mayor valor simbólico como expresión de una sociedad en el espacio que habita.

La lección de urbanismo que Brunner le plantea a Santiago en su contacto inicial apunta, consecuente con esa escuela practicada en su propia ciudad de origen y en su experiencia profesional de ur-

[13] Corresponde a la única alusión directa de Providencia en todo el texto. Se hace desde la percepción de un sector de vivienda popular de la ciudad, en conjunto con Ñuñoa y Maestranza, y para un territorio que nunca perteneció a la comuna.
[14] Brunner, "Problemas actuales de urbanización", 33.
[15] Correspondiente a la actual calle Zenteno que arranca de la Alameda hacia sur.

banista durante la década precedente, donde la intervención es generada principalmente desde la realidad que la antecede, donde el esfuerzo está en el reconocimiento simultáneo a aquellos detalles urbanos entretejidos en las múltiples situaciones que una ciudad de mayor tamaño pone delante, pero su lectura apresurada o generalista favorece pasar a llevar. Como lo reconoce Benedetto Gravagnuolo cuando afirma:

> La opción por la *continuidad* deriva, sobre todo, de una manera de pensar la modificación de la ciudad como "revolución lenta". Los superbloques de la "Viena Roja" se insertan calibradamente en los *vacíos* del tejido edilicio existente, no sólo evocando la memoria de los conjuntos conventuales y los palacios nobiliarios, sino a menudo recosiendo las mallas viarias y calcando a veces fielmente las parcelas de nueva edificación previstas en el Plan de 1893.[16]

Concluye el texto del artículo de Brunner con la siguiente reflexión sintetizadora sobre la ciudad de Santiago:

> En este sentido la ciudad de Santiago posee la gran ventaja que desde sus cerros centrales se pueden contemplar los edificios importantes. En verdad es algo impresionante mirar la ciudad desde estas alturas. Al contemplar en las tardes, desde el San Cristóbal, el encendido de las luces de las cinco vías que irradian desde la plaza Baquedano, se tiene la impresión de que esta ciudad está bajo la protección de la simbólica estrella solitaria, y que para ella sólo puede esperarse adelanto y progreso permanente.[17]

Brunner está reconociendo en el dominio de la ciudad desde el cerro San Cristóbal y en el sentido de nodo articulador urbano de plaza Baquedano, dos condiciones esenciales para Santiago, en general, y para la avenida Providencia, en particular. La altura y configuración del cerro será la nueva cota desde donde se mide y acompaña todo el potente desarrollo urbano futuro hacia el oriente, principalmente encauzado por esa avenida. La morfología de la plaza rotonda, creada como término y remate de la ciudad central, se desdoblará como nuevo umbral hacia la ciudad que arranca hacia el faldeo cordillerano, haciendo nuevamente de la avenida Providencia, prolongación natural de la Alameda histórica, el espacio urbano contenedor de esa misma fuerza expansiva que replanteará la nueva escala y la estructura general a asumir por la ciudad capital.

La plaza rotonda recién inaugurada un año antes, como homenaje a un héroe nacional, de inmediato es reconocida por Brunner como un punto clave para la comprensión de una ciudad por venir, con una estructura de orden distinta y con una escala y extensión no sospechada al momento de materializar esa iniciativa urbana. Al igual, el paseo elevado hacia la cumbre del cerro aledaño reformula la iniciativa de Vicuña Mackenna en el cerro fundacional., pero acorde a la nueva dimensión urbana por asumir de la gran ciudad inminente.

Se debe reconocer que la relación con aquellas dos componentes claves para Providencia, de la afirmación final de Brunner son casi casuales. Tanto la avenida Providencia hacia el oriente de la Alameda, como la comuna en cuanto territorio inmerso en pleno proceso de urbanización creciente, no son referencia predilecta del urbanista. Su interés al oriente estará siempre más preocupado en el proceso en

desarrollo sobre Ñuñoa en general, y al de grandes avenidas como Macul o Diagonal Oriente en particular, así como a la puesta en valor del parque Sur-Oriente. Lo recatado y prudente de sus juicios durante toda su estadía en el país, nunca dará luces sobre los argumentos para este desinterés aparente, pero se puede sospechar que el encargo del plan de transformación de Providencia, encomendado por las autoridades locales en la misma fecha al urbanista francés Jacques Lambert, puede ser parte de las razones que justifique su actitud y distancia hacia el territorio de Providencia. El cual, sin embargo, recorre y registra ese mismo territorio con atenta mirada, de observación de urbanista y ojo de fotógrafo.

[16] Benedetto Gravagnuolo, "La experiencia de la "Viena Roja" en *Historia del Urbanismo en Europa 1750-1960* (Madrid: Ediciones Akal, 1998), 267.
[17] Brunner, "Problemas actuales de urbanización", 40.

M2.05 Vista de la Alameda y de La Moneda en 1930.
Fotografía desde el aire que captura los alrededores del palacio de gobierno y sus calles vecinas, destacando por rango la Alameda en su configuración de gran bandejón central de paseo. La imagen evidencia la nueva configuración generada por los edificios de mayor altura que dan forma al nuevo centro de negocios de la ciudad capital. La imagen corresponde a una foto comercial de la línea aérea LAN.
(foto de autor desconocido)

El urbanista y el plan. 2 (S) 2

Brunner y su propuesta para el Gran Santiago.
Santiago, la ciudad moderna, 1932.

En enero de 1932, Karl Brunner fecha la introducción de su libro "Santiago, la ciudad moderna" también conocido como "Santiago de Chile, su estado actual y futura formación"[18], que será su testimonio con que culmina los poco más de dos años de trabajo en Chile, durante su primera misión en el país, y tiene por objetivo "al deseo de divulgar ciertos aspectos de los problemas urbanísticos actuales de la ciudad de Santiago". Lo estructura en tres partes principales: *la ciudad moderna*, que introduce en las generalidades del trabajo realizado; *la formación de la ciudad*, que se concentra en las proposiciones que afectan a la ciudad consolidada, y *la gran ciudad de Santiago del futuro*, que aborda esencialmente aquellos proyectos y tópicos urbanos que orientarán el desarrollo de las nuevas extensiones. En sus párrafos iniciales el autor afirma:

> (…) dentro de las actividades de un Consejero Técnico no cabe sólo resolver consultas concretas encomendadas a su estudio, sino también todos aquellos problemas que digan relación con su ramo, los cuales tarde o temprano puedan cobrar actualidad.[19]

Desde ese planteo abordará una trama de intervenciones urbanas de muy distinta categoría y escala, que proyecto a proyecto, todos con un fuerte sentido didáctico y ejemplarizador, tensionan permanentemente su discurso entre diagnóstico y proposición como las dos caras de una misma situación inseparable. Sustentado desde aquellos lineamientos que había explicitado el propio autor, al momento de su arribo a la capital, intenta ahora hacer de Santiago ese referente de ciudad actuante, bajo las directrices de un trabajo pragmático y proyectado en tiempos de larga duración para una evolución sustancial de toda su extensión, aludiendo explícitamente hasta el año 1960, tiempo necesario para llegar a esa anhelada condición de modernidad tan buscada como deseada. Condición que para Brunner compromete a la totalidad de la configuración urbana de la ciudad, desde aquella que se siente heredera de una tradición europea, precariamente asentada en el lugar:

> Santiago da desde el primer momento, en sus sectores de más importancia, la impresión de un centro social y cultural de Occidente. Esto no quiere decir que todos su barrios estén modernizados, ya que en la mayoría de la extensión la ciudad guarda un carácter modesto, hasta pobre de la ciudad de antaño, y es justamente en la comparación de estos barrios modestos con los barrios céntricos y residenciales de las clases burguesas y colonias extranjeras, parques y establecimientos de deportes, donde mejor puede aquilatarse el progreso y el esfuerzo realizado.[20]

Pero demostrando permanentemente una preocupación principal por asumir una totalidad urbana, fragmentada y disociada ya desde esa época, con énfasis en las oportunidades ofrecidas y en los barrios ocupados por sus clases más populares y rezagadas:

[18] Karl Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, (Santiago: imprenta La Tracción, 1932). También conocido por el título contenido en sus páginas interiores *Santiago de Chile: Su estado actual y futura formación*.
[19] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 3.
[20] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 7.

> Sólo la elevación del grado de cultura general de esa clase popular y de su "standard" de vida, que en Santiago corresponde quizás a una tercera parte de la población y en el resto del país a la mitad, va a llegar a formar aquel ambiente social en el cual un chileno de descendencia europea no se sienta como exponente de centros culturales lejanos.
> Tan solo de esta reflexión se deduce un programa urbanístico. Programa que exije seguir modernizando todos los sectores de la capital y extender esta acción a los barrios populares.[21]

Asimismo el autor espera que "las recomendaciones y sugestiones hechas para la ciudad de Santiago" tengan alcance general y aplicabilidad en el resto de las ciudades del país, anunciando para la ciudad capital una nueva condición urbana que la hará referente no tan sólo al interior del propio país sino a nivel continental.

Brunner reconoce en el estado de la ciudad importantes avances ocurridos desde la conmemoración del Centenario, en el año 1910, a la fecha. Entre otras: la dotación de agua potable a toda la extensión de la ciudad, la red de alcantarillado de similar cobertura, un avance efectivo en la pavimentación de calles de acuerdo a procedimientos modernos, la existencia de "avenidas, parques y jardines públicos contribuyen al aspecto amable y representativo de la ciudad", la calidad de las construcciones más relevantes realizadas por los círculos financieros y particulares como la administración pública. Reconoce asimismo la nueva Ordenanza General de Construcciones y Urbanización como un instrumento clave para asegurar calidad y seguridad para todo nuevo edificio de reciente factura, advirtiendo la dificultad ya insinuada en su aplicabilidad en aquella edificación orientada a la clase media y las clases populares.

Tampoco pierde oportunidad de arremeter contra ese urbanismo formal y superficial que lo ha precedido, que actúa desde la apariencia de algunos sectores urbanos o impone radicales lecturas de un plano de ciudad excesivamente sometido a geometrías ajenas al orden del lugar y que auguran en su discurso de promoción una mejor ciudad:

> Al apreciar las necesidades de una ciudad, ciudad hermosa ya en la actualidad, extraordinariamente desarrollada el urbanista tienta la concepción de grandes proyectos ideales, o la composición de motivos formales, como frases musicales y sus variaciones. Proyectos ideales de esta naturaleza ya han sido confeccionados para la ciudad de Santiago en repetidas ocasiones durante los últimos decenios. Su valor práctico para la solución de los problemas actuales y efectivos, que requieren solución, es naturalmente pequeño.[22]

Arranca su planteo sobre Santiago en el reconocimiento a dos condiciones previas claves para la ciudad. El enclave geográfico donde se implanta desde su origen fundacional y la estructura urbana primaria desde la que evoluciona su desarrollo y crecimiento posterior:

> El estudio de la actualidad urbanística y la transformación necesaria de la ciudad de Santiago constituye una tarea de aspecto favorable e inspira toda confianza en el futuro desarrollo de la ciudad. Tanto la situación geográfica y pintoresca, con que la naturaleza ha distinguido a Santiago, como su estructura fundamental y las obras, con que los hombres han sabido complementar esta hermosura, facilita a las futuras generaciones sus desvelos destinados a mejorar y completar la obra hasta llegar a conseguir una ciudad modelo, que podrá causar celos de muchas ciudades.

> La verdadera facilidad con que, dentro de dos o tres décadas de dedicación a su mejoramiento, se llegará a sanear todos los barrios que hasta la fecha están en un estado desfavorable, construyendo además otros barrios mejores, que reemplacen a los ya anticuados, induce al urbanizador a elevar sus puntos de vista y a encuadrarlos en un programa de definitiva y compleja organización.[23]

Son tres los supuestos fundamentales desde donde arranca su aproximación estratégica sobre el futuro desarrollo urbano de la ciudad capital: el crecimiento de la población de la capital y su relación con el desarrollo demográfico del país como totalidad, la proyección de tendencias de localización de la residencia en una estructura comunal en ciernes y el reconocimiento a una especificidad del territorio urbano de Santiago que esboza áreas de usos dominantes y el necesario traslado diario de su población. La primera, reconoce en el estudio comparado de los censos de 1920 y 1930, un incremento de la población de Santiago de un 30% comparado al 13-15% de crecimiento en la población del país para igual período. Brunner pronostica, frente a las consecuencias de la crisis mundial en curso, un crecimiento para la capital en las próximas décadas más cercano al incremento del país. Así los 712.533 habitantes del año 1930 de Santiago, llegarían a un millón el año 1960, para estabilizarse según el urbanista en ese valor. Dada la variada configuración y extensión del territorio nacional, le parece fundamental promover y fomentar la creación de centros económicos a lo largo de todo país, evitando el encarecimiento de los bienes por su traslado en largas distancias:

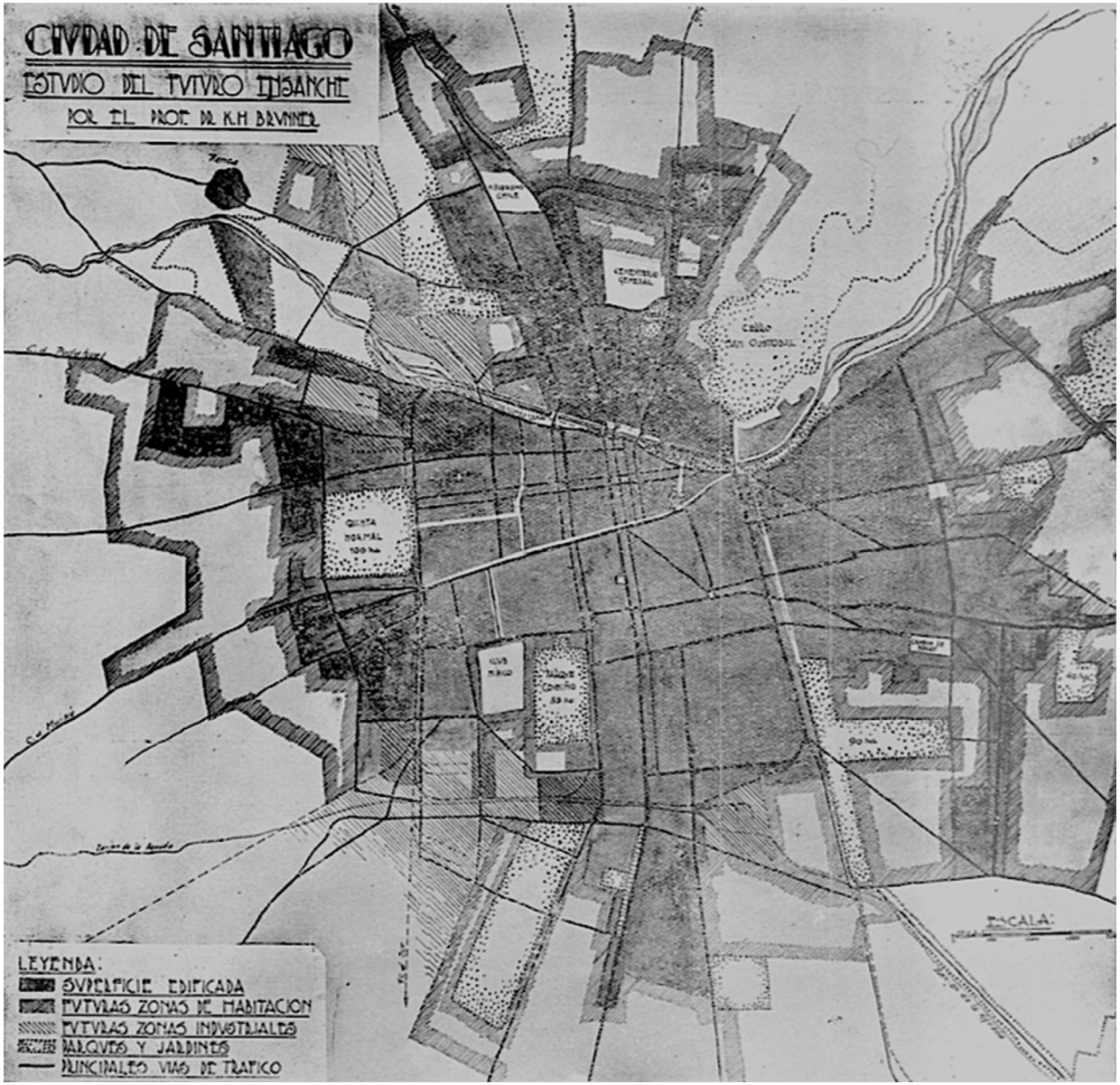
> Por eso no sería conveniente el fomento exagerado de la capital, lo que acarrearía la detención del desenvolvimiento de las demás ciudades en las provincias.[24]

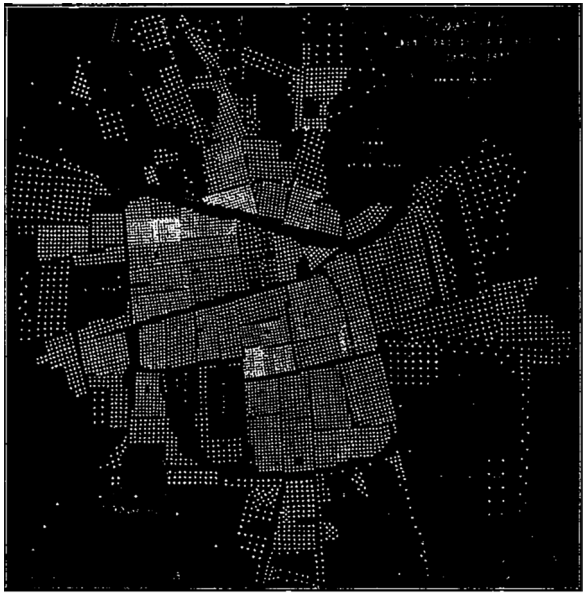
El segundo, dice relación con el mismo estudio comparado de los censos señalados, ahora para los distintos distritos de la misma ciudad. La comuna de Santiago llega el año 1930 a los 542.432 habitantes con un crecimiento intercensal de un 18%. Las comunas de Providencia, Ñuñoa y San Miguel registran poblaciones de 42.414, 43.287 y 35.923 habitantes respectivamente, con crecimientos de un 74%, 164% y 210% cada uno. Esta distribución desequilibrada de la población en el territorio apura el compromiso de Brunner hacia la que reconoce como el área más poblada y con mayores desafíos urbanos por superar:

> Las nuevas urbanizaciones en las afueras, por las cuales dispusieron calles anchas y arboladas con grandes sitios y una edificación menos densa y por lo tanto soleada, que da un aspecto más ameno a todo el barrio. En cambio, dentro de las Comunas (sic) de Santiago hay calles y barrios enteros, que por sus muchos conventillos, el mal estado de muchos de sus edificios, la aglomeración de viviendas, bodegas y fábricas, unido a la estrechez de las calles, se deprecian más año por año; no obstante, el precio del terreno se mantiene alto en esta región, por lo que el poblador no tiene ventaja en edificar en sus barrios.[25]

Esta constatación hará privilegiar en el trabajo de Brunner, como foco de atención y de intervención, el territorio de la comuna del casco histórico por sobre los suburbios de ciudad expandida que

[21] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 9.
[22] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 10.
[23] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 11.
[24] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 13.
[25] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 14.





M2.06 Plano de propuesta para Santiago de 1932.
Plano del "estudio de futuro ensanche" para la ciudad desarrollado por Karl Brunner. En lo fundamental reconoce un área central de negocios, un sector de ciudad consolidada que debe renovarse y densificarse, y unas extensiones de expansión, tanto para los nuevos barrios residenciales como para localizar las industrias por separado.
(dibujo de Karl Brunner)

M2.07 Plano de densidades de Santiago en 1930.
Plano de estudio que representa la distribución de la población de la ciudad capital según resultados del censo de ese año. Cada punto representa 100 habitantes y da cuenta de las distintas intensidades de población residente en el área de la ciudad histórica en contraste con las expansiones más reientes.
(dibujo de Alice Riedel)

rodean a la fecha a ese enclave central. Nunca los nuevos barrios podrán ser contrapeso, en la futura ciudad de un millón de habitantes, para ese núcleo que soportará tres cuartos de la población total de la ciudad capital. Pero reconociendo desde ya, una preferencia dominante en aquellos habitantes que pueden escoger donde vivir:

> (…) gran parte de los habitantes prefiere los suburbios por su carácter y amenidad. Esta preferencia se explica además por la situación más alta en los barrios del oriente a pesar de que las comunas del norte y del sur de la ciudad crecen considerablemente sin que la altura sea más favorable que la del centro.[26]

El tercero y último supuesto, refuerza la complejidad reconocida en esa ciudad central, al distinguir en su estado de desarrollo, la formación incipiente de áreas urbanas especializadas ordenadas desde lo que él mismo define como un *Centro Comercial*:

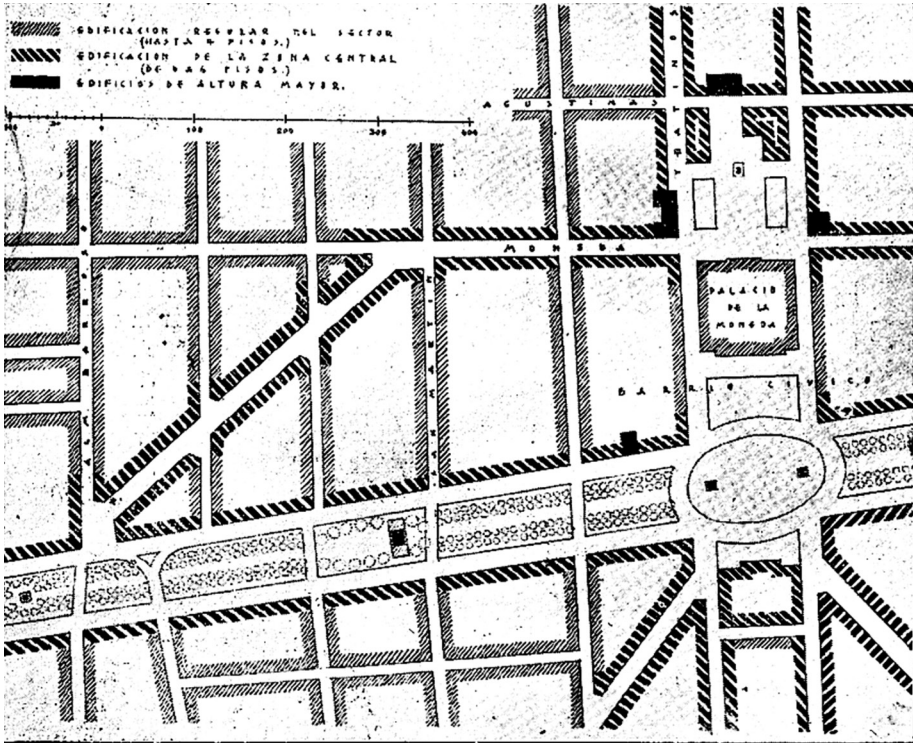
> (…) el barrio cívico y comercial; la zona colindante de escuelas, oficinas, habitaciones, almacenes, de edificación densa; la zona netamente residencial, sea burguesa u obrera; y la zona mixta o industrial, según sea la participación de fábricas dentro de la edificación. La distribución de los terrenos de la ciudad para estos destinos estaría basada en su situación actual, dentro de ciertos límites, y también en los cambios que se piense realizar.[27]

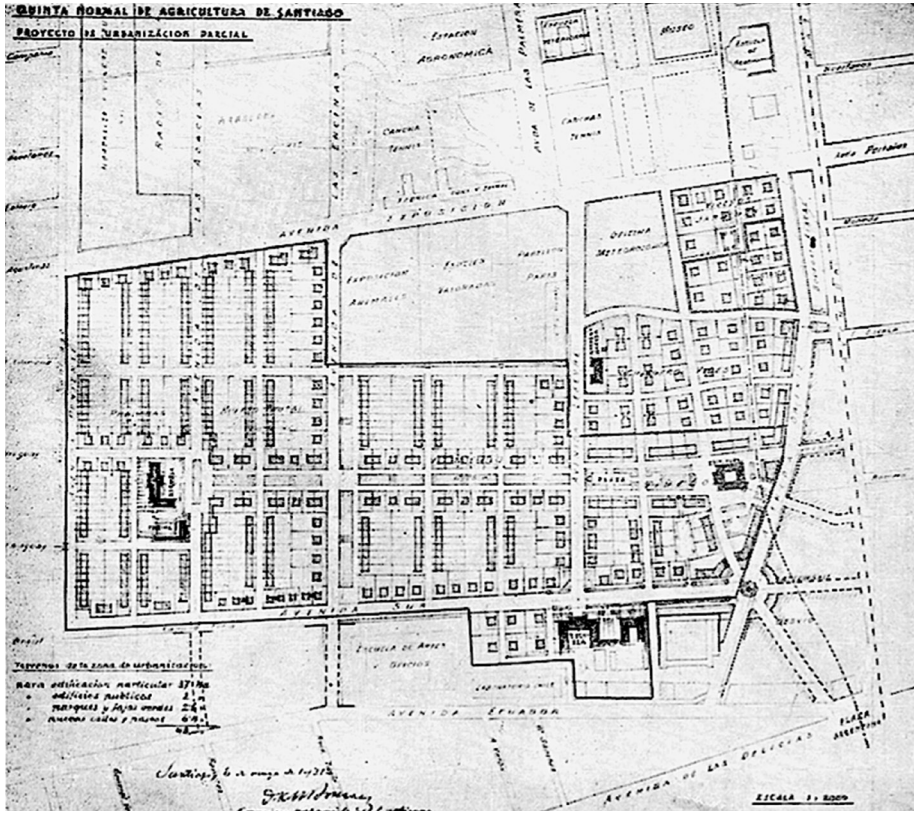
Reitera su interés y preocupación privilegiada por esa ciudad central, desde el estudio acabado que proyecta en la capacidad de descomponer la "City" en tres categorías articuladas sobre un territorio muy compacto que se concentra en un número reducido de manzanas centrales. A éstas, las que ve reforzadas por su proyección a futuro al sur de la Alameda, articulando "una edificación densa como en el centro mismo" y en la creación de una red de "nuevas grandes arterias, bien trazadas y atractivas" que irrigan en un sistema radial hacia y desde los suburbios residenciales. Ese mismo sistema viario principal da cuenta en ciertas intersecciones de nuevas centralidades en tono menor, todas dentro del territorio de la comuna de Santiago, las que Brunner destaca como "formaciones que podríamos llamar espontáneas y que hay que considerar como orgánicas y favorables" que propone reforzar con edificación más alta y densa, "prohibiéndola en las demás partes colindantes".

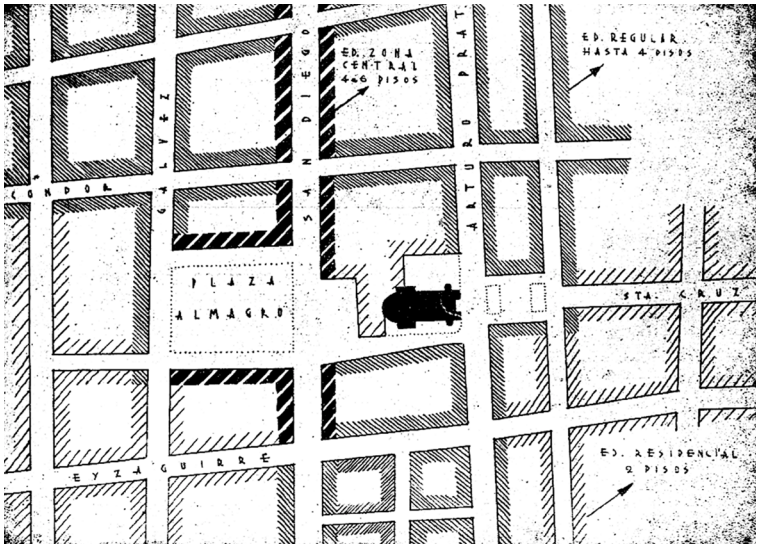
El principio de especialización o caracterización tipológico de las distintas áreas urbanas llega hasta las denominadas como "zona residencial exterior", donde reconoce y potencia una forma urbana ya desplegada en la extensión de la ciudad existente, cuando afirma:

> Se considera como condición desfavorable, dentro de la situación urbanística de la ciudad, la gran extensión de las viviendas sencillas con edificación de un piso que cubre muchas hectáreas (…) sin embargo esta condición puede transformarse en una de las condiciones más favorables para su futuro desarrollo. Merced a esta circunstancia la ciudad de Santiago puede quedar en gran parte como una verdadera ciudad-jardín en su sentido más moderno, a pesar de su desarrollo de gran capital.
> Un barrio netamente obrero debe ser mantenido y limitado como tal, permitiéndose un cambio de destino en el futuro solamente por motivos muy justificados. Lo mismo podría decirse de calles o avenidas

[26] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 14.
[27] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 16.







M2.08 Planos de estudio para áreas de Santiago de 1930.
Conjunto de planos que representan el tipo de propuestas desarrolladas por Brunner para las distintas áreas de su plan para la ciudad capital. Desde la regulación para el sector de Barrio Cívico (superior izquierda) en la ciudad central de negocios, a plaza Almagro (inferior izquierda) en la ciudad consolidad renovada y la urbanización de Quinta Normal (derecha) en una expansión propuesta.
(dibujos de varios autores)

> de residencias de lujo, o de "chalets", con jardines al lado o hacia la calle, si se admitiese en esas avenidas construcciones altas de edificación densa, con departamentos chicos o viviendas modestas: se perdería en carácter y en valor.[28]

Cierra el capítulo introductorio de su libro propuesta sobre Santiago con una referencia importante respecto al papel que juegan las áreas verdes que configuran la ciudad y su visión para un desarrollo futuro, diciendo:

> La destinación de grandes áreas verdes, que se excluyen de la edificación, tiene un papel de especial importancia en los modernos planos de urbanización. Pero, en Santiago esto se reduce al mantenimiento de los parques y demás áreas verdes existentes. Las que se necesitarán con el ensanche del gran Santiago, se encuentran en las comunas adyacentes.
> En cambio, tiene grande importancia el aumento de las plazas con jardines públicos, distribuidos según lo mencionado respecto a las exigencias higiénicas de los barrios residenciales.[29]

La parte de su trabajo focalizada en las estrategias de intervención sobre la ciudad consolidada y que el autor denomina *La formación de la ciudad*, se estructura en tres componentes: la vialidad, plazas y parques, y edificación.

En el componente de vialidad, Brunner colocará una importancia especial al insistir en "un principio trascendental del urbanismo moderno que atañe al sistema de calles y avenidas de una gran ciudad y que difiere del criterio de las anteriores épocas del urbanismo". Su preocupación central está en la capacidad de distinguir y configurar tipos de vías de diseño, perfil y sentido de usos diferentes. Por ello arremete con fuerza contra el criterio, en proceso de ejecución en el centro de Santiago, de aumentar el ancho de todas las calles sin discriminar su sentido, promoviendo a cambio una red articulada y diferenciada, reconociendo también la necesidad de conciliar perfiles más angostos con un sentido de tráfico prolongados hacia los suburbios con empalmes a arterias más anchas y de mayor capacidad, posibles de desarrollar con más facilidad sobre extensiones de suelo aún no urbanizado:

> En Santiago se llega hoy día fácilmente desde el centro a las vías de gran capacidad de la Alameda y del Parque Forestal, donde ambas converjen en la Plaza Italia para seguir a los extendidos barrios residenciales del este. Sin embargo falta un colector de la misma importancia en dirección norte-sur y también tangencial al oeste del centro, como además en sentido radial hacia los demás barrios residenciales de la ciudad.[30]

En ello, Brunner está reconociendo otra de las condiciones estructurales claves del potente desarrollo urbano hacia el oriente que la ciudad enuncia y potenciará con fuerza creciente en las décadas venideras. A la relación de paisaje y calidad del aire de montaña ya declarado por el mismo, se suma una configuración morfológica de la estructura vial que no tiene equivalencia en otro sentido hacia los alrededores de la ciudad central. Tal vez, con la sola excepción de la prolongación de la Alameda hacia el

[28] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 21.
[29] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 23.
[30] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 26.

oeste, situación que el propio Brunner reconoce y potencia al proponer su prolongación como empalme de las carreteras hacia "ambos puertos de la zona central, a San Antonio y Valparaíso y al mismo tiempo al balneario Viña del Mar", reemplazando salidas existentes por calles como Exposición y San Pablo, más congestionadas y con cruces de líneas de ferrocarril a nivel.

Como contrapunto a una realidad urbana de arterias insuficientes para las proyecciones de tráfico estimadas, desarrolla un conjunto de propuestas relativas tanto a intervenciones sobre calles existentes como de creación de nuevas avenidas en la ciudad consolidada. Entre las primeras selecciona cuidadosamente aquellos casos que significan conectividad a través de la ciudad central, como calles Bandera, Teatinos, Santa Rosa, Merced-Compañía, Agustinas, Santo Domingo, Brasil-Cumming o Libertad, entre otras. En las propuestas relativas a aperturas de nuevas avenidas su preocupación se centra principalmente en el trazado de las dos diagonales que configuran la puerta del proyectado Barrio Cívico. Par de avenidas, ya existentes en proposiciones precedentes,[31] pero que Brunner recoge como estratégicas para potenciar ese desarrollo de centralidad e intensidad urbana al sur de la Alameda, combinada con la conexión a nuevos barrios de suburbios, llevando su diseño a un grado de realidad y factibilidad frente a recursos y condiciones preexistentes en el lugar que antes el proyecto no tenía:

> Como todo urbanista naturalmente pretende concebir un nuevo sistema de avenidas a base de un programa arquitectónico y como además muchas consideraciones motivan el descongestionamiento del Centro actual de Santiago por medio de su extensión (dilatación) hacia la Alameda, el sector llamado "barrio cívico" es el más indicado para formar el punto de partida de toda concepción de esta índole.[32]

Igual pragmatismo demuestra al momento de definir y diseñar el viario de los suburbios, cuidando no equivocar las inversiones necesarias con las posibles de ejecutar por la disposición del suelo, afirmando:

> En el desarrollo de barrios suburbanos, en vez de los proyectos de largas nuevas avenidas, quien sabe cuando realizables, sirve más bien un estudio detallado e individual de todas sus partes, importantes edificios y demás características; a base de esto se pueden incluir en el plano de regulación numerosas obras urbanísticas, que quedan dentro de ciertos límites de extensión y costo, que permiten su propio financiamiento y son realizables en corto plazo. Consisten estas obras en mejorar el trazado de calles y las comunicaciones en general, en disponer espacios libres delante de edificios arquitectónicos, intercalación de plazas de adorno y de recreo en los sectores de densa población y reserva de espacios adecuados para la ubicación de nuevos edificios públicos en el futuro.[33]

Karl Brunner nunca niega ni soslaya la compleja realidad social y económica del momento mundial que una ciudad como Santiago refleja al momento de intervenir en la misma. Para ello, incorpora los modos posibles y los tiempos necesarios para el desarrollo de cada proyecto y de cada etapa de los mismos, inclusive con el desarrollo de proyectos provisionales sobre futuros espacios públicos que atenúen los impactos negativos que inversiones de mayores montos o terrenos en desuso temporalmente implican para la propia ciudad:

> Durante la crisis actual es posible que parezca inadecuado el pensar en proyectos de esta índole; pero tal opinión sin duda sería equivocada. Ninguna otra época se presta más para proyectos de regulación que una serie de años sin movimiento notable de edificación y sin los cambios continuos de una situación más desahogada. La experiencia enseña, que a tiempos de la naturaleza de los actuales siguen otros de desahogo económico, con edificación intensificada y que se prestan mejor para la realización de proyectos bien preparados anteriormente.[34]

En el componente de plazas y parques, al que completa con las grandes avenidas que los articulan y constituyen en sistema, Brunner reconoce un patrimonio existente que cumple "muy bien las necesidades de la ciudad, en cuanto se refiere a su población actual y a los sectores saneados". Para su planteo de requerimientos a futuro distingue cuatro categorías de espacios abiertos urbanos fundamentales: plazas (núcleos) de tránsito y espacios de estacionamientos de automóviles; plazas representativas y arquitectónicas; plazas de recreo; y parques.

Las *plazas de tránsito* corresponden a aquellos espacios abiertos donde se articulan componentes claves de la red viaria. Ejemplos relevantes en la ciudad de Santiago son para el autor la plaza Italia, la plaza Estación Mapocho y la plaza Argentina (frente a Estación Alameda):

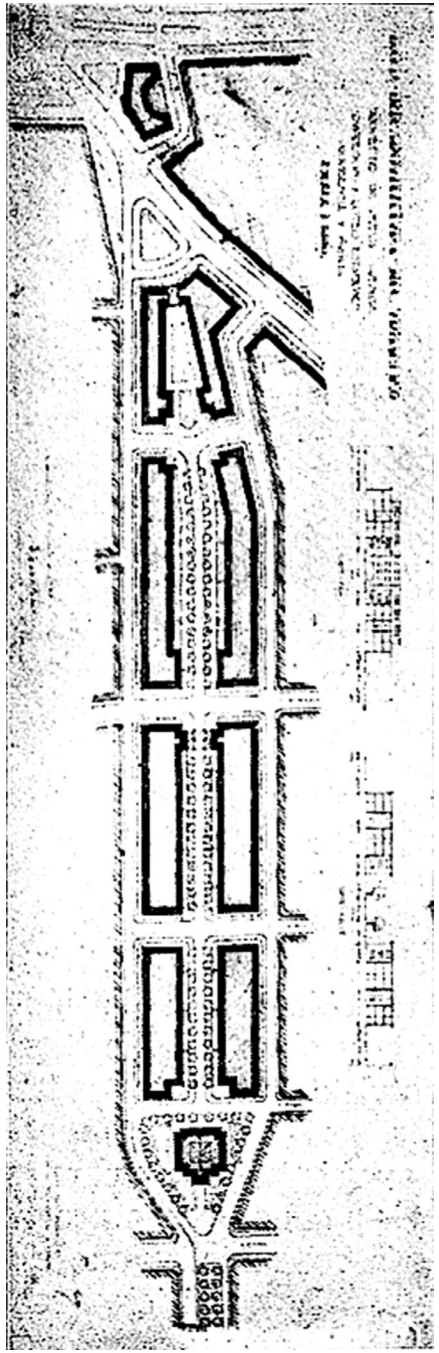
> Es precisamente una característica especial de tránsito que se produce en una estación ferroviaria de gran movimiento local y a la vez de larga distancia, que estos sistemas radiales se producen desde cada gran estación, independientemente, sin relación ninguna o directa entre sí.[35]

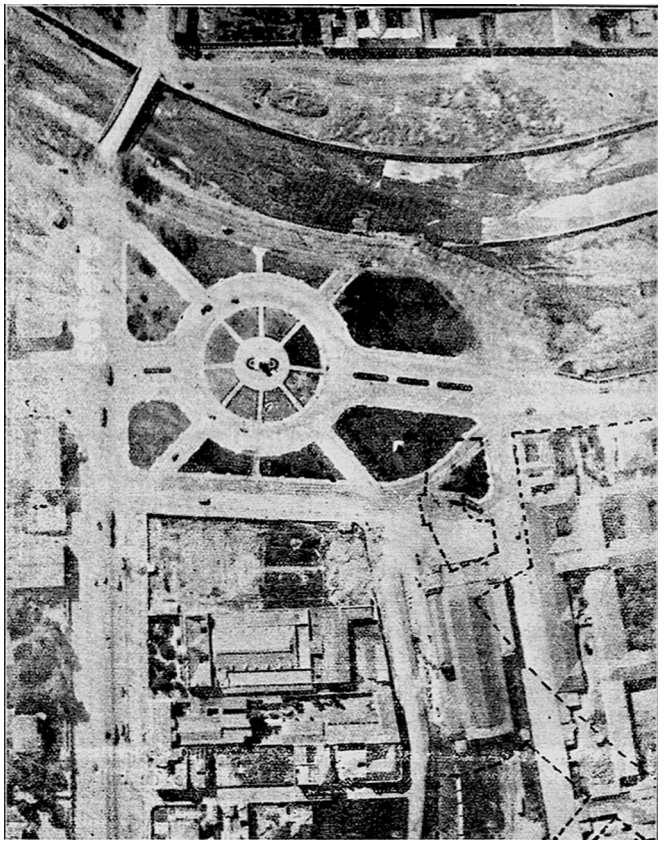
La inclusión de plaza Italia, reconocida la voluntad de eliminar la estación Providencia del lugar, apunta a la complejidad que traerá al lugar la generación de la futura avenida Diagonal Oriente. Brunner reconoce la necesidad de generar nuevos espacios de este tipo en varios puntos de la trama viaria de la ciudad con el objetivo de configurar nuevos lugares de centralidad en la ciudad en expansión:

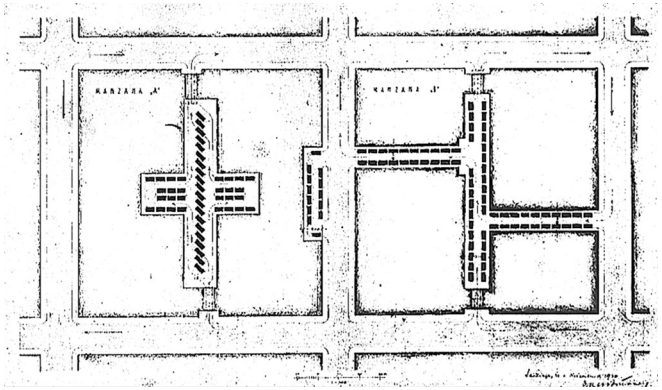
> (…) hay ciertas medidas de carácter urbanístico, que propenden al desenvolvimiento de un barrio estancado en su desarrollo: consisten en primer lugar en la disposición adecuada de la red de vías principales, que atraen el tránsito y forman núcleos o centros secundarios de vialidad. Esta medida hay que introducir en el plano regulador de Santiago, formando espacios nuevos de tránsito en lugares descentralizados, donde ellos contribuirán al aumento del movimiento local a la ubicación de tiendas y almacenes y a la concentración social en general.[36]

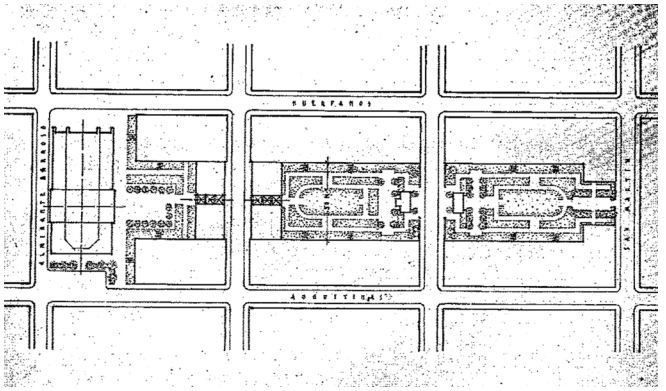
Otras propuestas de interés sobre las plazas de tránsito, dicen relación con la idea de cubrir parcialmente el cauce del río Mapocho (frente a la piscina escolar) para generar un espacio adecuado a la "estación central de tranvías", un pabellón de andenes abiertos para central de autobuses, además de tránsito y estacionamiento de vehículos. En otra estrategia interesante plantea el reconocimiento de puntos de conflicto inminente por congestión, llegando a proponer que "no habrá otra solución que la de enterrar el tranvía, es decir construir a lo menos por sectores, el metropolitano, al cual los tranvías bajarán

[31] El mismo Brunner alude directamente a la propuesta de José Luis Mosquera del año 1918, incorporando en su libro antes citado una perspectiva del proyecto señalado.
[32] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 32.
[33] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*,45.
[34] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 36.
[35] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 46.
[36] Idem. (p.47)









M2.09 Planos de estudio para áreas de Santiago de 1930

Otro conjunto de planos que representan las propuestas de Brunner para la urbanización de los terrenos de la estación férrea demolida de Providencia (izquierda y centro), y las distintas estrategias aplicadas para la renovación de las manzanas cuadradas fundacionales (derecha), reconvertidas en lotes a edificar de formato rectangular con interiores de manzanas ocupados por espacios verdes colectivos o por estacionamiento vehicular.

(dibujos de varios autores)

por rampas". El disponer de numerosos lugares para establecer estacionamiento de coches en lugares centrales (como la parte central de la Alameda, la plaza delante de Tribunales y otros) es otro objetivo relevante a su propuesta:

> Pero, además habrá que reglamentar la relación entre altura de rascacielos y espacios libres adyacentes, para asegurar que el aumento de pisos y aumento consiguiente del tránsito central, un aumento de espacios libres de tránsito correspondiente.[37]

Las *plazas representativas* corresponden a espacios abiertos de la ciudad directamente vinculados con edificios importantes, localizados en lugares estratégicos que fortalecen el rango del cuerpo edificado y potencian la identidad urbana de ese lugar:

> Eso no sirve sólo para fines estéticos y representativos, sino también para dar una característica local a ciertos sectores urbanísticamente desatendidos, para levantar su valorización y desarrollo económico y para facilitar la orientación en la ciudad creciente.[38]

Para Brunner es "el plano definitivo de regulación de Santiago" el instrumento que deberá determinar los puntos del territorio de la ciudad que se constituyen como plazas representativas, adelantando algunos importante considerar como la plaza al norte de La Moneda, la plaza Almagro y su relación con la iglesia Sacramentinos, los terrenos frente al Mercado Central, la Alameda en puntos como la iglesia San Francisco o el cerro Santa Lucía, o en frente de calle San Martín, donde su propuesta avanza a proponer un edificio de altura con el nivel de suelo libre sobre el bandejón central de la avenida, entre otros:

> La ciudad cuenta con amplias vías, y con terrenos desocupados, debido a regulaciones o saneamientos, destinados a la transformación en parques públicos. Estos espacios quedan sin dotación de edificios públicos solamente por haberse perseguido la amplitud y la vista abierta, liberada de la edificación anterior, pero esta amplitud no corresponde a deliberaciones de orden estético o urbanístico. Hay muchos lugares, donde la disposición de un edificio aislado, bien relacionado con el espacio y la edificación vecina, mejoraría la situación, subdividiría el espacio excesivo, organizándolo en proporciones reducidas y favorables.[39]

Las *plazas de recreo* son planteadas como los lugares de juego de los niños, las que deben estar distribuidas en todo el territorio urbano, "a lo menos a distancias de un kilómetro de cualquier punto de barrios populosos" para acceder a ellos en a lo más un cuarto de hora:

> Estos jardines, en cuanto tienen que servir netamente al recreo, al juego de los niños, no requieren una formación representativa de "plaza"; tampoco no tienen por qué ocupar toda una manzana, dejando aprovechable las calles para la edificación solamente a un costado. Al contrario, en estos casos hay que preferir el acceso exclusivo a pie, es decir, la ubicación del jardín dentro de la manzana dejando unos 2 o 3 accesos desde la calle (…) de este modo los edificios que dan a la calle, reciben otro frente tranquilo y asoleado hacia el jardín interior (…)[40]

[37] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 47.
[38] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 48.
[39] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 49.
[40] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 51.

Para Brunner, la estructura de manzanas cuadradas construidas en bloque de la trama central de Santiago facilita la creación de espacios libres en el corazón de las mismas, las que pueden alojar un jardín público de uso colectivo para los residentes de esos mismos edificios. Para ello esboza tipologías de ocupación que posteriormente, en su segunda venida del año 1934 y asumido el encargo del plan regulador de la comuna central, desarrollará con más detalle para numerosas manzanas del centro de Santiago. También enuncia una recomendación del urbanismo moderno de considerar un mínimo de 7% del territorio urbano destinado a áreas de recreo, parques y jardines públicos. Cifra que Santiago consolidado supera con sus 4.000 hectáreas de superficie edificada y 480 hectáreas o 12% de áreas verdes.

Los *parques* son el cuarto componente que completa el sistema de los espacios abiertos urbanos que estructuran formal y funcionalmente a toda la ciudad. Brunner reconoce en Santiago la existencia de lugares como el cerro Santa Lucía, el parque Forestal, "un paseo tan amplio como la Alameda", a los que agrega "los grandes parques en el sur y poniente de la ciudad" (parque Cousiño y Quinta Normal, respectivamente) para afirmar que "el centro de la ciudad de Santiago se encuentra en espléndidas condiciones en lo que se refiere a la disposición de parques para el público".

Para las áreas de expansión de la ciudad reconoce al poniente un tejido residencial menos denso con jardines en cada parcela, lo que permite, desde su punto de vista "aceptar un proyecto (…) de urbanizar partes de la Quinta Normal" en sectores no convertidos en parques. Al norte vislumbra el desarrollo del cerro Blanco como "un parque natural, con paseos y terrazas". Así como prever las reservas necesarias en los sectores noroeste y sureste, de urbanización en desarrollo, para la localización de sendos parques públicos para goce de sus futuros habitantes. También reconoce el proyecto en desarrollo para la prolongación oriental del parque Forestal:

> Al hablar de los jardines públicos de Santiago, hay que mencionar el nuevo parque que actualmente se piensa realizar, a lo largo del río Mapocho y de la avenida Providencia, desde plaza Italia. Este terreno, que fue ganado a la regulación del río, no se encuentra en un sector densamente poblado y además es la prolongación del parque Forestal existente, por lo que su conformación no debe atender tanto a exigencias de la frecuencia, como a consideraciones estéticas y arquitectónicas. En un terreno limitado por una gran avenida a un costado, una muralla severa y uniforme por el otro y el conjunto coronado por la majestuosa Cordillera, debe disponerse un trazado arquitectónico sencillo y monumental, en el parque que se pretende crear.[41]

Culmina su tratamiento de los parques con un reconocimiento al "gran desarrollo que ha tomado la instalación de campos deportivos alrededor de la ciudad", los que se verán intensificados en su crecimiento hacia el oriente y asociado principalmente a los clubes sociales y deportivos de las distintas colonias extranjeras asentadas en la capital, "los cuales quedan realzados por su ubicación favorable con respecto al panorama que domina hacia la Cordillera".

Por otra parte, en el componente de edificación, Brunner abre su propuesta en la materia destacando la aplicación reciente de la nueva Ordenanza de Construcciones y Urbanización, la que "contiene disposiciones enteramente modernas y adecuadas para toda clase de edificación". La edificación en la

ciudad consolidada lo aborda desde tres principios de ordenamiento y tres temas anexos. Los principios de ordenamiento son: el trazado interior (subdivisión de terrenos y bloques); la altura de la edificación; y, la superficie edificable de las parcelas.

En relación a *la subdivisión de terrenos y bloques* plantea que esta operación urbana debe generar los "trazados de calles y espacios libres interiores en los terrenos" de modo de dar acceso a los edificios en una trama complementaria a la vialidad principal que requiera exigencias menores en dimensiones así como en la resistencia de sus pavimentos, en la que domine un sentido norte-sur favoreciendo la orientación oriente-poniente en las fachadas de los edificios y no permitiendo continuidades superiores a los 250-300 metros de longitud, para evitar convertirse en vías alternativas a avenidas y calles de tránsito.

> El ancho de 5 metros, en la calzada de calles residenciales, basta en barrios obreros, y 7 metros son suficiente en barrios de mayor bienestar, con más movimiento local de vehículos y con entradas a "garajes" particulares. El ancho de la acera basta en ambos casos que sea 1,50 metros quedando el resto del perfil para fajas de césped o arbolado.[42]

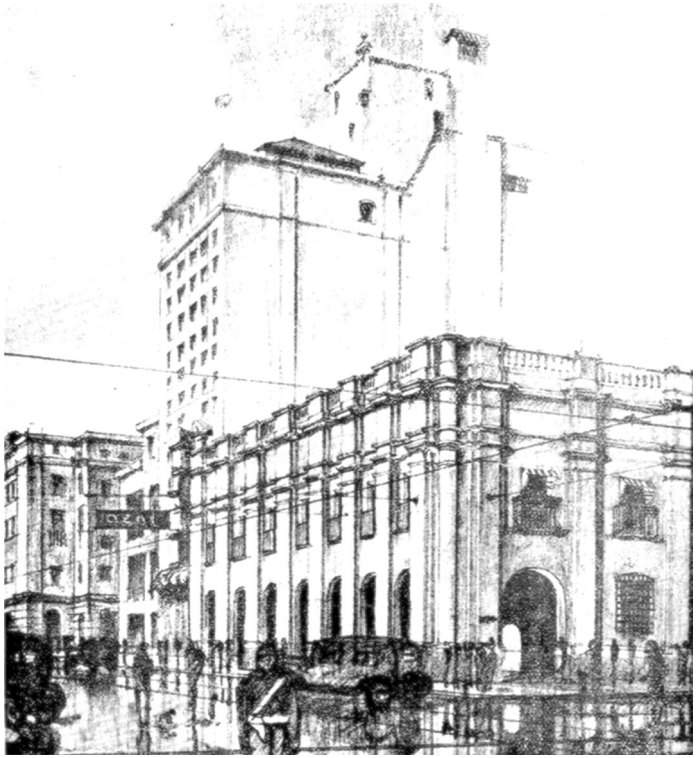
En relación a *la altura de edificación en general*, el criterio planteado por Brunner propone un orden de mayor altura para la "City", con rangos asociados al ancho de las calles que enfrenta cada edificio que va de los 30 a los 18 metros de altura, debiendo considerar asimismo la orientación de la calle enfrentada y el tipo edificatorio, si es aislado o continuo.

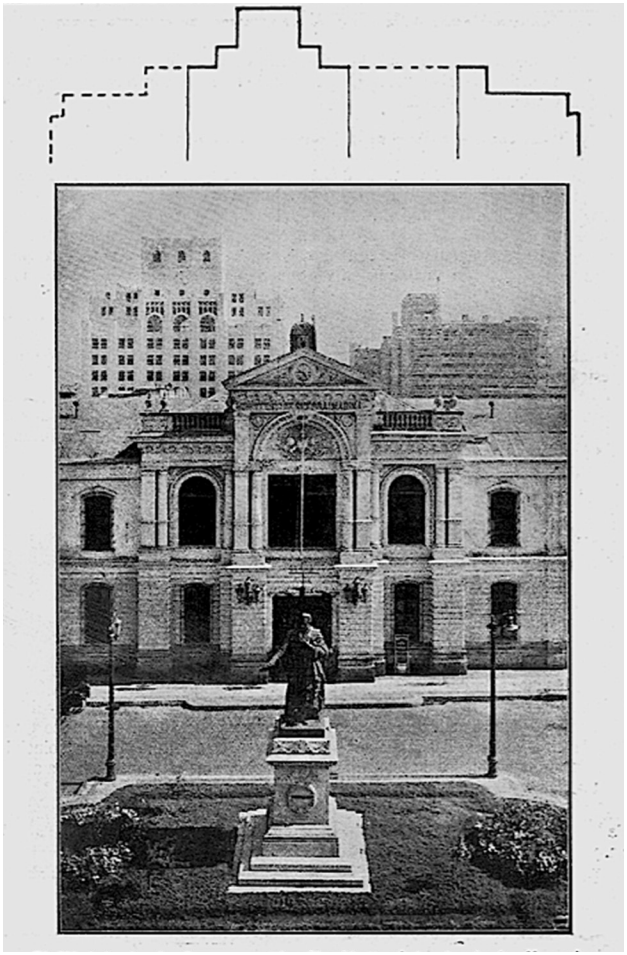
En las zonas residenciales las alturas se restringen a entre 8 y 16 metros con 2 a 4 pisos de altura. Para ello desarrolla tablas de aplicación de estos principios, las que concilia con las exigencias de la Ordenanza Local, destacada en su discurso al inicio de este apartado.

En relación a *la superficie edificable*, planteado como un principio de "saneamiento de la ciudad en general", Brunner cuida las partes interiores de las manzanas así como ya lo ha hecho con las líneas de fachada hacia el espacio público de la calle. En éste, determina valores de ocupación del nivel suelo que generen áreas libres al interior de la manzana, proyectadas como patios o jardines interiores de uso colectivo en las zonas de edificios de altura y privado en las zonas residenciales. Para la zona central propone ocupaciones de suelo de 90% en parcelas de esquina y 80% para lo demás. En zonas residenciales del interior de la ciudad, una ocupación de 70% y 50%, respectivamente; y en zonas residenciales de suburbio, lo asocia al tamaño del lote con valores de 50% para parcelas de hasta 500 metros cuadrados, 40% para hasta 1.000 metros cuadrados, y 30% en parcelas mayores:

> Una edificación más densa que la señalada en este esquema no permitiría el cumplimiento de exigencias higiénicas muy justificadas, contempladas en la Ordenanza (…); además, no aseguraría a los barrios residenciales el carácter de tales, es decir, vida agradable, sana y económica (que se espera como ventaja contra el inconveniente de mayor distancia del centro). Una mayor restricción de la parte aprovechable para construcciones, en los barrios de mayor bienestar, se requiere, además, a favor del interés del desarrollo deseado de la región y en defensa de la especulación.[43]

[41] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 56.
[42] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 60.
[43] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 63.





M2.10 Dibujos de estudio para Santiago de 1930.
Conjunto de bocetos o alzados que representan distintas estrategias de diseño urbano para configurar la nueva fisonomía propuesta por Brunner para la ciudad central. Entre ellos el uso de perforar edificios históricos para preservarlos, permitiendo el paso de veredas y el ensanche de calzadas vehiculares sin necesidad de demolerlos, aplicado a los caso de Tribunales Viejos –realizado-(izquierda) y la iglesia de La Merced (centro). Así como propuesta de armonizar las alturas en edificios de distinta tipología y vecinos entre sí (derecha).
(dibujos de varios autores)

El primer tema anexo del capítulo de edificación dice relación con *la altura de edificación* y *los espacios de estacionamiento de vehículos*, donde Brunner aborda las dinámicas y conflictos de crecimiento evidenciadas en grandes ciudades, en especial las norteamericanas, donde la nueva edificación en gran altura con frente a calles angostas, confronta el aumento de tránsito en las calles con mayores cantidades de vehículos estacionados sobre el mismo espacio urbano. Su propuesta intenta prever el proceso, generando en simultaneidad grandes avenidas que evacúan aquellas zonas de calles angostas para el tráfico, con grandes áreas de estacionamiento de vehículos ya sea en superficie en el corazón de las manzanas (renunciando parcialmente a los patios y jardines antes promovidos) o bien, en varios niveles en los sótanos de los mismos edificios de altura por edificar:

> Todas las soluciones indicadas ofrecen ventajas en casos y puntos determinados y contribuyen seguramente a aminorar la gravedad del problema del tránsito en el centro de la ciudad. Una solución de carácter general debería buscarse sin embargo en otra forma, directamente en relación a la intensidad de la edificación admisible. Debería fijarse una proporción entre la superficie edificada por pisos y la superficie correspondiente de la calle y de estacionamiento de vehículos.[44]

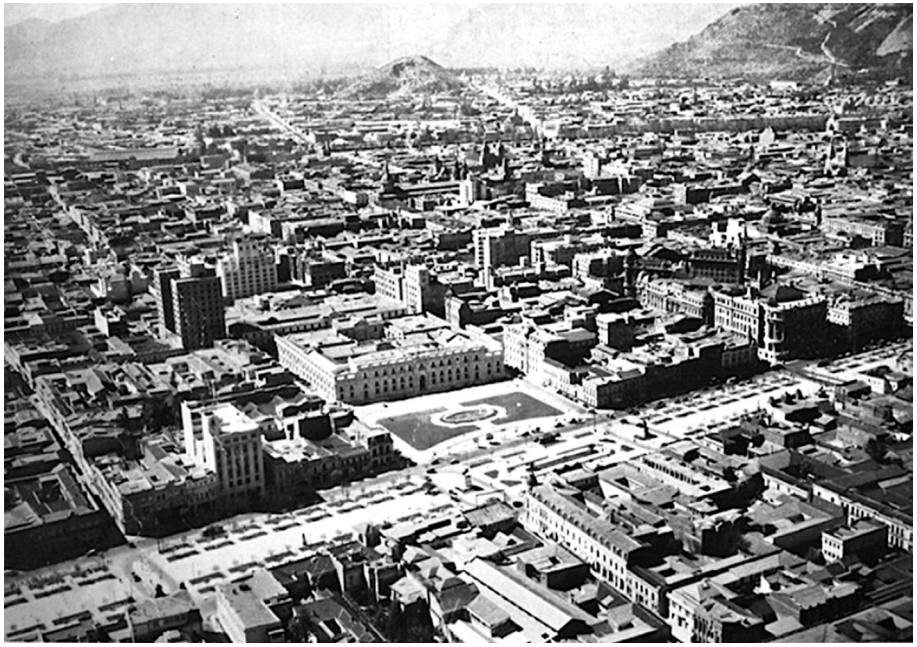
En esa condición de "superficie edificable", Brunner vislumbra la oportunidad de combinar la forma edificada con la agregación inteligente del suelo libre, los que debieran configurar espacios funcionales tanto a la circulación peatonal como al estacionamiento vehicular, llegando a poner en valor las experiencias de edificios particulares (Banco Central, Caja de Ahorros, Bolsa de Santiago, Hotel Mundial, entre otros) donde el cuerpo aislado y limitado por espacios abiertos o calles secundarias, ponen en valor tanto al edificio como al espacio urbano inmediato:

> Requiere un estudio detenido la forma en que se podría reglamentar esta materia, que admite varias soluciones, pero que en comparación con las aplicadas en grandes metrópolis de EE.UU. y de Europa parecen por lo demás sencillas. Omitiendo su implantación a debido tiempo –como sucedió en muchas ciudades- se proseguirá con la edificación alta y densa, aumentará más la congestión del tránsito en las calles y se producirán siempre más dificultades para poder llegar con un automóvil hasta un objetivo determinado en el centro.[45]

El segundo tema anexo, dice relación con *la reglamentación de la altura de los edificios en el barrio cívico*, el que subdivide en dos casos: la plaza entre La Moneda y el frente norte, y la plaza en la Alameda de las Delicias, demostrando una capacidad de modificar escalas de intervención y pensamiento de estrategias sobre la misma ciudad pero siempre orientados desde los mismos principios rectores.

El tercer y último anexo, trata de *los rascacielos*, aislando el caso de esta tipología edificatoria que invade el centro de ciudades de todo el mundo con consecuencias tan graves sobre la vida como la de aquellas viejas construcciones sustituidas. A los evidentes problemas de congestión, agrega la pérdida de aire y luz en los niveles inferiores y las construcciones vecinas, así como las consecuencias estéticas de su sobredimensionamiento. Reconoce la aplicación de medidas para atenuar esos efectos negativos como los escalonamientos regresivos a partir de determinada altura, con expresiones tan distintas como los buleva-

[44] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 65.
[45] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 69.



M2.11 Vistas del centro de Santiago en 1930.
Fotografías que dan cuenta de los "rascacielos" levantados en la ciudad central al momento de la visita de Brunner y sobre los cuales advierte de sus riesgos y condiciones de edificación para lograr una ciudad armoniosa y coherente con su nueva realidad urbana.
(fotos de autores desconocidos)

res de París o una calle céntrica de Nueva York. Su opción para Santiago es permitir una altura máxima de 30 metros en los edificios y hacer del rascacielos una excepción:

> El caso es distinto en aquellas partes donde se considera el rascacielos como un elemento aislado de especial importancia en el conjunto de la ciudad, como sucede por ejemplo en la mayoría de las ciudades alemanas. El principio del cual se parte en ese caso, es que un rascacielos sólo debe aceptarse en aquellos puntos donde su silueta dominante enriquezca el panorama de la ciudad, debiendo en todo caso tener perspectivas de aspecto arquitectónico de cualquier parte que se le mire.[46]

Para Brunner la construcción de rascacielos en el caso de Santiago debe considerar al menos cuatro condiciones esenciales, a saber: primero, la construcción de rascacielos será excepcional, en una ubicación favorable y visible de varias direcciones; segundo, el cuerpo del edificio deberá "conformarse cúbicamente con un escalonamiento paulatino de las masas de edificación"; tercero, las fachadas laterales serán aisladas y con frente a "calles particulares, patios o terrazas"; y, cuarto, el edificio debe permitir el asoleamiento de propiedades y construcciones ubicadas al sur del mismo durante los meses de invierno. Nuevamente, un cuerpo acotado de condiciones muy precisas, orientan y cualifican la posibilidad abierta a variadas formas y situaciones planteadas en la construcción de una ciudad con sentido colectivo, que otorga siempre mayor urbanidad y una calidad compartida en los resultados de su aplicación, independiente a la escala y la complejidad en que se actúa.

Brunner cierra el capítulo sobre las estrategias de intervención sobre la ciudad consolidada con un repertorio de consejos relativos a materias tan dispares como la aparición incipiente de afiches y avisos luminosos sobre las calles más comerciales, el mobiliario adecuado para las plazas, los criterios para la instalación de kioskos y el reemplazo apropiado en la plantación de arbolado de calles. Proclamando desde todos y por cada uno de esos variados componentes urbanos la complejidad creciente de la ciudad moderna, la relevancia de una comprensión integrada de los mismos y la prioridad de mantener como foco principal de preocupación la vida de los ciudadanos, ahora inmersa en este nuevo escenario en expansión y en pleno desarrollo:

> Es un deber del urbanista defender la ciudad de una petrificación paulatina de un caos de muros cortafuegos y patios interiores, del movimiento enervante del tránsito convulsionado y conservarle a sus habitantes el goce del jardín, de la naturaleza y por tanto de la vida misma.[47]

Brunner apunta desde principios aparentemente muy simples y comprensibles a la articulación cuidadosa de múltiples planos de intervención, tejidos entre sí sobre la ciudad en desarrollo, todos los cuales serán especialmente considerados y fomentados en la conformación de los nuevos suburbios desplegados hacia el oriente de la ciudad capital. Con una especial rigurosidad en aquel territorio sobre el cual no tuvo oportunidad de una directa intervención: Providencia.

[46] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 75.
[47] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 83.

SANTIAGO
ESTUDIO SOBRE EL
PLANO REGULADOR
DE LA PARTE CENTRAL
RIO MAPOCHO
CERRO BLANCO
CERRO SAN CRISTOBAL
CEMENTERIO GENERAL
ESTACION ALAMEDA
PARQUE
A
B
A
B
A

M2.12 Plano de propuesta para Santiago central de 1932.
Plano del "estudio sobre el plano regulador de la parte central" de la ciudad desarrollado por Karl Brunner. En el reconoce tres subsectores principales: C sector del centro, B zona residencial interior y A zona residencial exterior. También registra su propuesta hacia Providencia (borde derecho) para urbanizar el parque Bustamante, eliminar la estación de trenes y trazar el arranque de avenida Diagonal Oriente. (dibujo de Karl Brunner)

La ciudad y el plano. 2 (S) 3

La ciudad de Santiago del futuro de Karl Brunner, 1932.
Gran Santiago, estudio regulador de Luis Muñoz Maluschka, 1936.

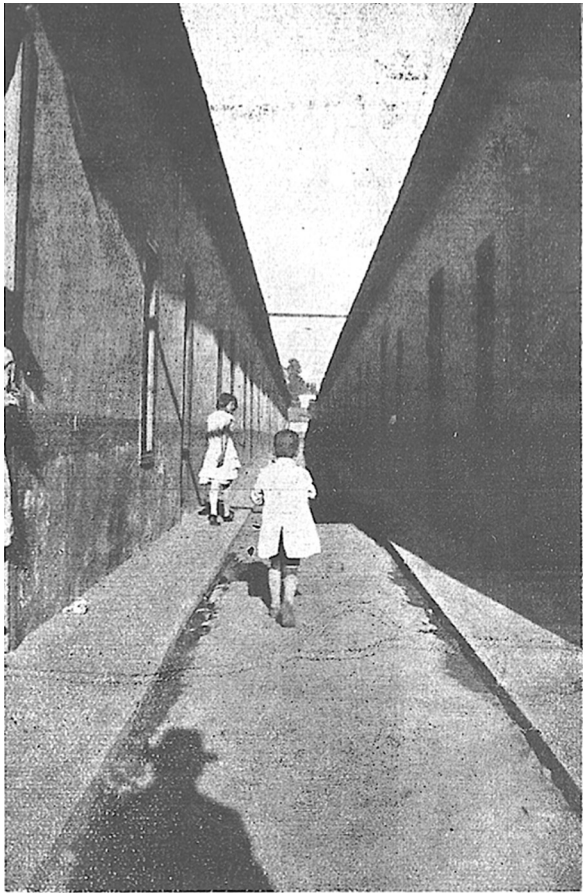
La tercera parte y final del trabajo de Brunner de 1932, la titula *La gran ciudad de Santiago del futuro*, y en ella aborda la ciudad como totalidad más allá de la ciudad consolidada determinada por la comuna central. Esta aproximación a un espacio urbano más abierto, en pleno proceso de configuración y de características más confusas y contradictorias es abordado, consecuentemente, con un texto de estructura abierta y más difusa en sus directrices como en sus proposiciones concretas, todo ello acompañado del plano clave que sintetiza en el territorio una zonificación por usos existentes y propuestos que amarra una visión de totalidad nunca reflejada en el texto escrito.

Para Brunner, el Gran Santiago comprendido como el "organismo integral de la ciudad" o como "un organismo sintético único" o "un sólo conjunto social-geográfico" al año 1930, lo constituyen la comuna de Santiago en el centro con 542.432 habitantes, Quinta Normal al poniente con 40.070; San Miguel por el sur con 35.923; Ñuñoa y Providencia al oriente con 42.287 y 42.414, respectivamente; además de Conchalí y Renca al norte del río Mapocho, con 20.724 y 11.507, respectivamente. Todas suman 735.357 habitantes de las que Brunner considera población urbana a alrededor de unos 700.000, y el resto lo estima "la parte rural de estas comunas" que rodean al Gran Santiago. Asimismo, ha planteado un horizonte de un millón de habitantes para la ciudad capital logrado el año 1960, si el incremento demográfico de la capital se mantiene equivalente a la década anterior, pero si el valor de crecimiento se asimilará al general del país "se tendría para el año 1990 una población de un millón de habitantes". Con ello, el requerimiento de superficie por urbanizar la sitúa en las 2.500 hectáreas, con una densidad de 150 habitantes por hectárea en poblaciones obreras y algo menor en barrios de "chalets":

> En esta superficie quedarían consultadas las necesidades para pequeños distritos comerciales y centros culturales, iglesias y escuelas, plazas, etc. A las superficies determinadas en la forma que antecede, hay que agregar un adicional ascendente hasta un 20 por ciento de esta superficie, a fin de asegurar que la oferta supere siempre a la demanda y no se opere un aumento en los precios de los terrenos aptos para la edificación y se pueda elegir entre los terrenos de edificar. Con este adicional se requeriría para un Santiago futuro de un millón de habitantes, 3.000 hectáreas de terrenos por urbanizar.[48]

Los componentes estratégicos para abordar esa ciudad de futuro, y principalmente desde la extensión de sus suburbios, Brunner plantea cinco elementos principales. El primero, lo que denomina *el fomento de la habitación*, apunta a la construcción de vivienda masiva con especial preocupación en la construcción de los barrios obreros. Para el autor la responsabilidad de esa construcción no puede caer exclusivamente en el estado, porque no tendrá capacidad de responder a la envergadura de la demanda. Lo que sí es responsabilidad de las agencias públicas es regular donde se urbaniza sobre el territorio y en que niveles de infraestructura se aprueba una nueva urbanización o barrio. Insiste en la necesidad de una economía de las dimensiones de los espacios públicos y en la calidad de los mismos. También aboga por

[48] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 86.



M2.13 Vistas de calles de la ciudad de Santiago en 1931.
Fotografías del propio Brunner donde destaca la desproporción por exceso o carencia de las secciones otorgadas a distintas calles en barrios más modestos, los que se debaten entre la exigencia de la norma (izquierda) y la especulación de los rentistas de los "cittés" (derecha). (fotos de Karl Brunner)

una manzana o bloque de urbanización más eficiente, que tienda a una dimensión en torno a los 200 metros de largo por 60 u 80 de ancho, por sobre la manzana tradicional de 100 metros aproximado de lado que conforma la ciudad consolidada:

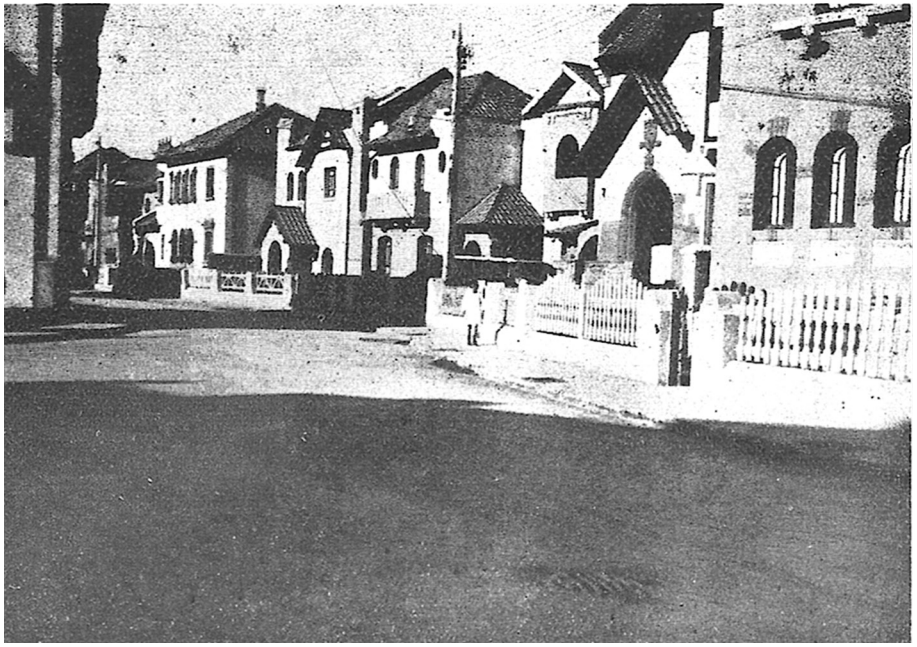
> En este sentido hay necesidad de hacer reformas sustanciales en los reglamentos de edificación, a lo cual necesariamente debe proceder una serie de estudios preliminares muy bien dirigidos. Estos estudios deberán referirse principalmente a las posibilidades de reformar los planos reguladores en las zonas por edificar, y de poblaciones que aún existen sólo en el papel, fijando los tamaños adecuados de lotes, y reglamentando el sistema de edificación que se empleará, como ser, edificación continua, aislado o mixta, como también el espacio libre que deberá dejarse frente a los edificios y fijar su altura y una línea interior para los mismos que deje libre el centro de las manzanas, en beneficio de todos los vecinos.[49]

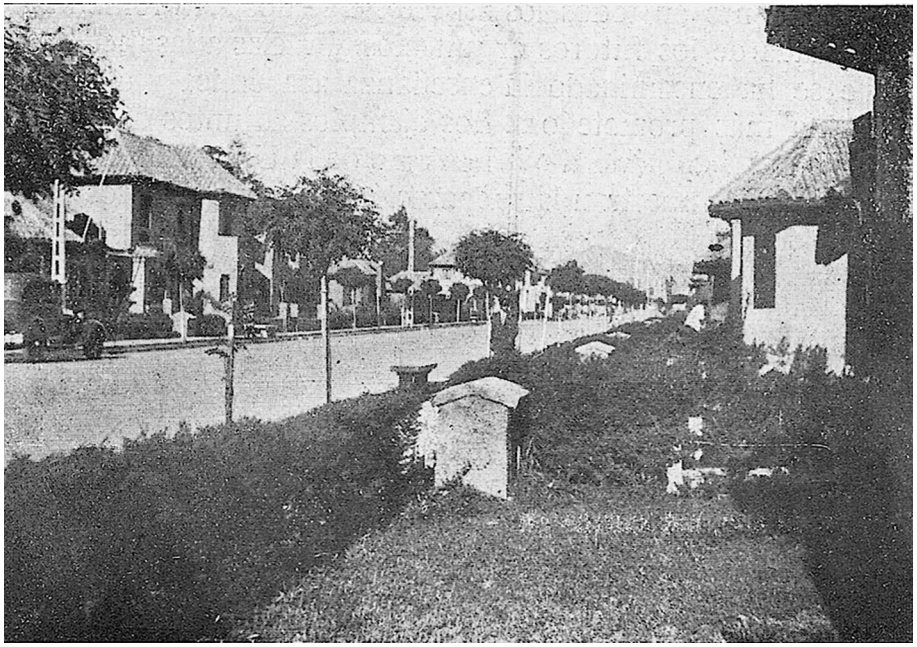
Brunner insiste en focalizar el esfuerzo de construcción en barrios de viviendas más económicas y que entreguen una mejor calidad de vida urbana a una fracción mayor de la población. Enfatiza el reglamentar las condiciones de tamaño –que propone en torno a los 150 metros cuadrados y entre 4 o 5 recintos-, de menor costo por metro cuadrado y de evitar "decoraciones inútiles y lujos superfluos", así como la exigencia de subvencionar "las construcciones de casas y poblaciones de las cajas de retiro y previsión social" en mayor número de unidades, evitando "que los excedentes de la economía nacional se inviertan en pocas y grandes viviendas". Apunta a las condiciones de edificación más eficientes y económicas como favorecer la construcción de viviendas continuas en dos pisos, con ahorro significativo en material y mayor eficiencia en uso de energía, menores terrenos por unidad y patios y jardines más amplios, logrando reducir los costos de urbanización por reducción de los frentes de propiedad. Utiliza como imágenes de casos edificados algunos barrios de reciente creación en la comuna de Providencia, fotografiados por él mismo, donde destaca aciertos en unos y advierte de posibles conflictos a futuro, por excesiva densificación, en otros.

El segundo componente de la ciudad en expansión, para Brunner, son *las zonas industriales y sus vías de tránsito*, las que clasifica en función de su envergadura e impacto sobre los barrios residenciales. Considera la creación de zonas industriales exclusivas (tipo I), donde se ubicarían las fábricas mayores, con desvíos ferroviarios, líneas de fuerza eléctrica, provisión de agua potable y evacuación de alcantarillas y accesibilidad expedita, pudiendo acompañar a los edificios de la industria conjuntos habitacionales de sus propios empleados y obreros. Asimismo, considera la determinación de zonas de supresión o despejo (tipo II), donde existiendo industrias importantes a la fecha se establece un plazo prudente (hasta 30 años) para su traslado a las zonas anteriores. Pudiendo mantenerse aquella industria secundaria cuyo funcionamiento regular es compatible con los barrios residenciales aledaños. El último corresponde a las zonas mixtas (tipo III), donde la industria es compatible con el uso residencial, al no ser molestas y generar trabajo o prestar servicios o provisión de bienes a la misma población:

> Los sectores de la ciudad no comprendidos en las zonas anteriores lo formarán los sectores exclusivamente residenciales, comerciales y las áreas verdes, en que no será permitido el establecimiento, ni permanencia de establecimientos industriales, talleres, garajes, ni bodegas.[50]

[49] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 92.
[50] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 110.





M2.14 Vistas de calles de la ciudad de Santiago en 1931.
Fotografías del urbanista en que pone en evidencia sobre ejemplos ya edificados al momento de su visita, de una excesiva densidad en las construcciones (superiores) en dos poblaciones levantadas en Providencia, en contraste con una distribución más adecuada reconocida para un barrio residencial levantado en Independencia (inferior), al norte de la ciudad central.
(fotos de Karl Brunner)

Brunner adelanta un ordenamiento en el territorio de la ciudad para estas zonas en relación a las tendencias observadas a la fecha:

> Al estudiarse la distribución adecuada de los sectores industriales en la ciudad de Santiago, se verá que el sector oriente de la ciudad es el más indicado para la ubicación de barrios netamente residenciales, por su mejor ubicación panorámica, mientras que las fábricas y bodegas quedan mejor en la parte poniente de la misma, donde ya existen cantidad apreciables y donde el terreno para su extensión será con el tiempo seguramente más barato que en el barrio Oriente de la ciudad. Este también permitiría dotarle mejor con el espacio adecuado a sus crecimientos necesarios.[51]

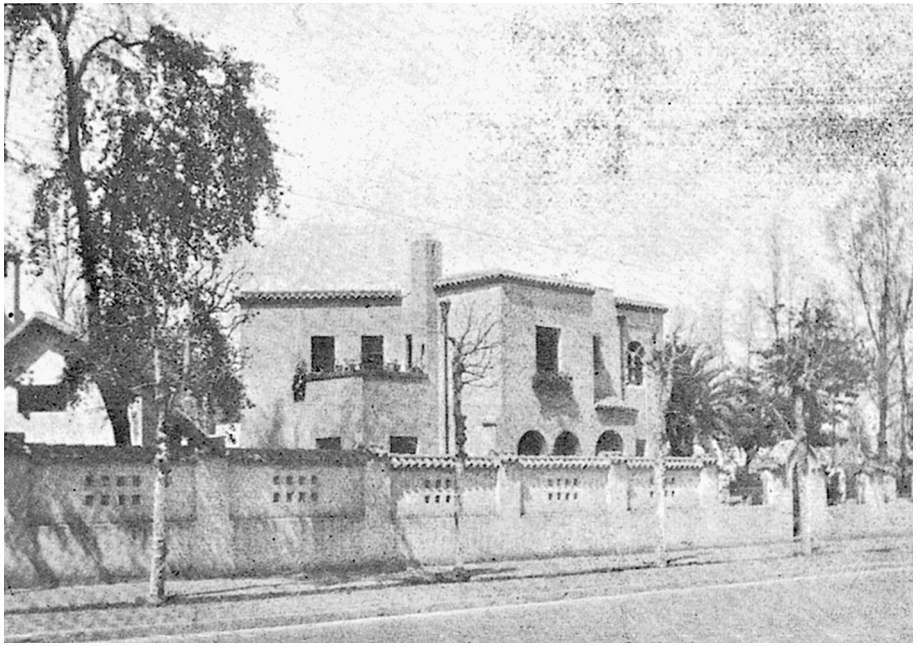
Para la localización y distribución de las áreas industriales de la ciudad, Brunner considera principalmente la red de accesibilidad dada tanto por el ferrocarril existente como los caminos de acceso a Santiago: al norte por Independencia, al sur por Gran Avenida y a la costa por San Pablo (a puerto de Valparaíso) y camino a Melipilla (a puerto de San Antonio). Ello debe considerar el diseño y construcción de obras que articulen entre "las instalaciones ferroviarias con el trazado de calles y caminos, regularización de ríos y acueductos, alcantarillados y desagües, y la edificación, (…)" previendo futuros conflictos por el crecimiento de todas las actividades urbanas sobre el territorio, a modo de ejemplo:

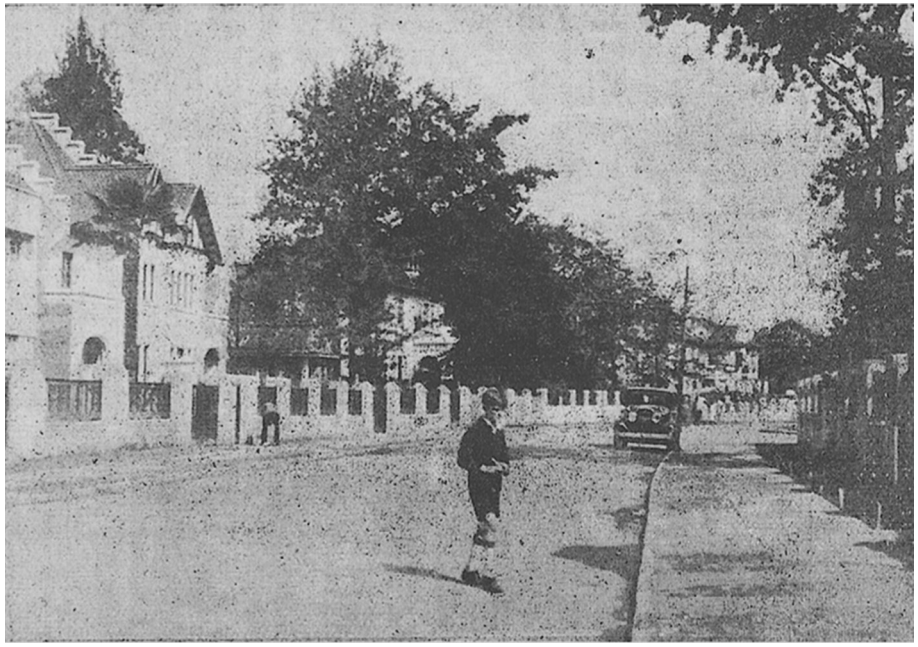
> En lo que se refiere a los caminos del poniente de la ciudad hacia los puertos, se requiere para su regulación en sentido moderno de reformas sustanciales. Vías modernas para movimientos de automóviles tienen que quedar libres de cruces de calles y caminos, curvas muy cerradas y otros tropiezos. Es un punto de vista anticuado, disponer alrededor de las ciudades un sinnúmero de accesos radiales, los cuales todos quedan solicitados por el tránsito corriente de los sectores periféricos de la ciudad. Es mucho más indicado llevar una vía ancha de tránsito hasta el campo raso y dividirla entonces en diversas direcciones. En campo cubierto todas estas bifurcaciones pueden ser dispuestas en forma que la población futura con su tránsito local no entorpezca al tránsito del camino de automóviles y que el tránsito local se opere sobre o bajo dicho camino.[52]

El tercer componente clave de la ciudad a futuro para Brunner son *las áreas verdes*, planteadas como enclaves existentes en varias zonas de la ciudad consolidada y reserva de espacio necesario en las proyecciones de crecimiento en otras áreas de la ciudad que no cuentan con esa condición resuelta. El sur de la ciudad con el parque Cousiño, el cerro Santa Lucía, parque Forestal y cerro San Cristóbal en el nororiente, la Quinta Normal en el poniente son áreas de crecimiento dotadas de parques existentes. No así el suroriente, donde propone el parque del mismo nombre, y el norponiente, donde lo proyecta en las orillas del río Mapocho:

> Es una finalidad esencial del urbanismo moderno, la de incorporar los parques y áreas verdes que sólo sean vanos de carácter arquitectónico, al organismo vital de la ciudad, llenándolos de movimiento, que es reflejo de su función.[53]

[51] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 111.
[52] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 117.
[53] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 120.





M2.15 Vistas de calles de la ciudad de Santiago en 1931.
Otro conjunto de fotografías de Brunner, ejecutadas en la comuna de Providencia, donde reconoce una serie de lugares con "adecuada disposición" o una "distribución general y jardines adecuados", todas correspondientes a los barrios levantados en la nueva población Los Leones. El lugar es un referente para las urbanizaciones de nuevos suburbios de casa-jardín orientada a las clases sociales más acomodadas pero no todavía convincente para sus elites.
(fotos de Karl Brunner)

Son proyectos prioritarios para Brunner, la ejecución del mencionado parque Sur-oriente, de nuevo diseño, y la consolidación del cerro San Cristóbal desde tres intervenciones claves: el manejo y forestación de las canteras del cerro, la creación de una calle o camino a media altura y de suave pendiente como paseo en la cota de nivel y resolver el encuentro del parque con las áreas urbanizadas precariamente de sus laderas sur y poniente hacia la ciudad.

El cuarto componente clave para el urbanista, de una escala más específica a los anteriores, es la avenida Diagonal Oriente. Proyecto de apertura existente al que le otorga una importancia vital para el futuro buen desarrollo de los suburbios al oriente de la ciudad:

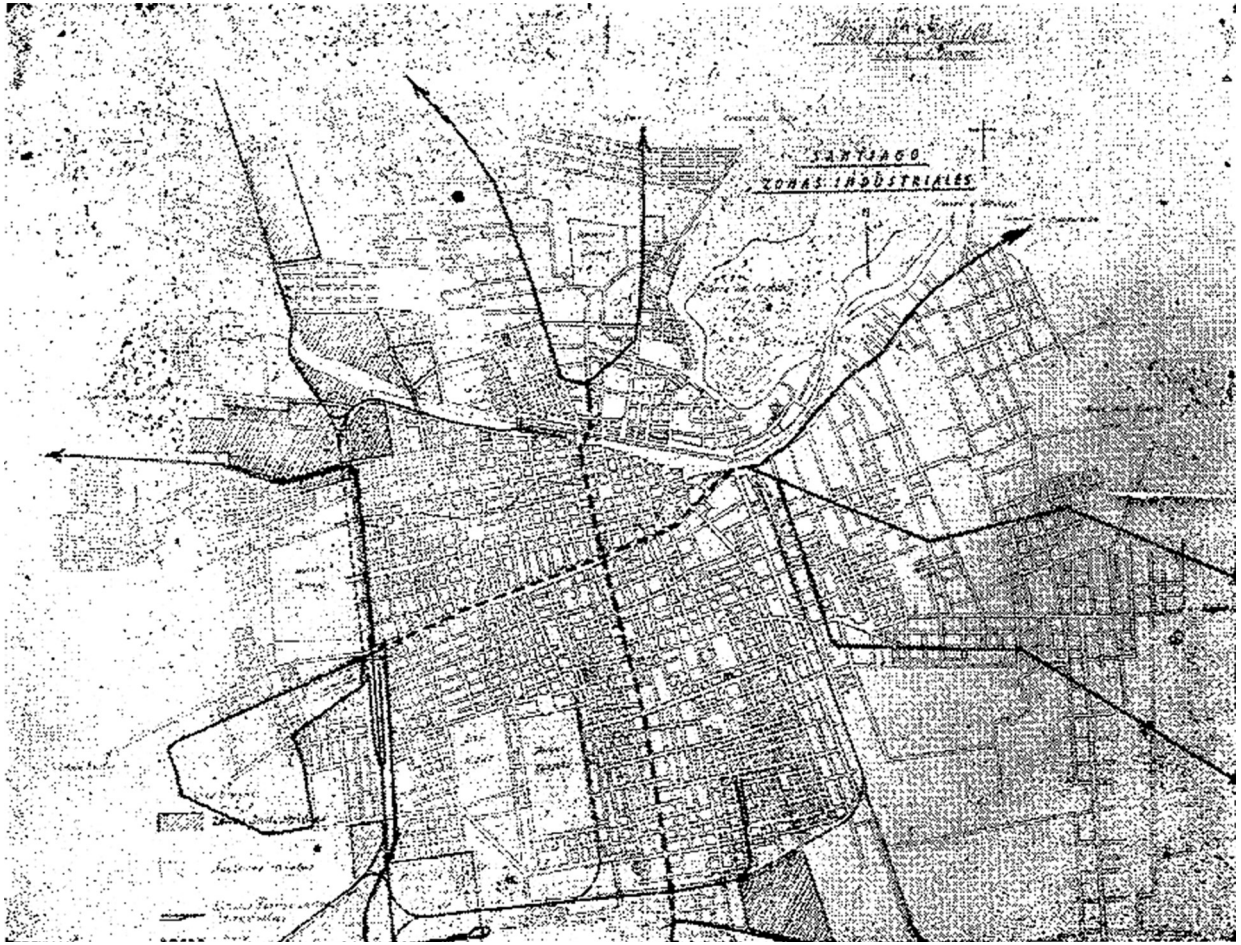
> El desarrollo de las comunas de Providencia y Ñuñoa está estrechamente ligado a una reforma de sus comunicaciones con el centro, con la comuna de Santiago propiamente tal. Actualmente la zona al oriente del F.C. de Pirque se comunica con el centro de Santiago por sólo dos vías de alguna capacidad: Avenida Providencia y Avenida Irarrázaval. Naturalmente esta situación provoca cada día una aglomeración más creciente de vehículos en las dos arterias mencionadas, creando ya una congestión que con el tiempo agravará más.
> Aun cuando el ensanche de la avenida Providencia se habrá realizado, siempre quedará el inconveniente de los largos recorridos desde las extendidas regiones de los barrios altos al Centro.[54]

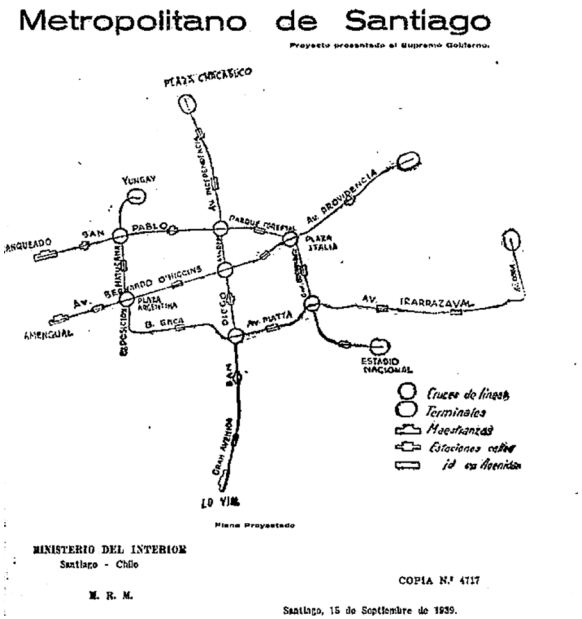
El trazado existente para esa avenida es ajustado en el proyecto de Brunner, de modo de fraccionar la diagonal única en dos segmentos con un tramo central oriente-poniente que evita la demolición de edificios existentes de valor y concilia la geometría de las manzanas existentes con una diagonal a 45 grados. Asimismo modifica su arranque en plaza Italia:

> El arranque de la Plaza Italia se proyecta en el nuevo trazado frente a la fachada del edificio de la estación Providencia, porque evita una expropiación cara como sería la del Instituto de la Buena Enseñanza y del edificio del Seminario y no perturba las condiciones de tráfico de la actual Plaza Italia, lo que sucedería con el arranque antes proyectado por el costado de la Avenida Providencia.[55]

La capacidad práctica de Brunner lo lleva a este tipo de consideraciones en todas sus actuaciones proyectadas sobre la ciudad existente, el pragmatismo de prever conflictos con distintos actores urbanos da mayor factibilidad a la ejecución de cada una de sus propuestas. En el caso de Diagonal Oriente, asocia al proyecto la remodelación del espacio del ferrocarril por avenida Bustamante incorporando terrenos a edificar que financiarían la apertura de la nueva avenida de 30 metros de ancho. Asimismo, desarrolla un plano de isovalores que grava con nuevos tributos por la plusvalía adquirida a los terrenos que tendrán frente a la nueva avenida; por otra parte, propone acoger al atributo de "trazados facultativos"[56] el tramo de la primera diagonal y propone incorporar en todo nuevo proyecto de urbanización hacia el oriente el trazado diseñado para el segundo tramo, proponiendo su reducción a 20 metros de ancho para hacerlo más aceptable por los propietarios de los distintos terrenos afectados.

[54] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 125.
[55] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 127.
[56] Corresponde a una atribución en discusión incorporada en la Ordenanza de Construcción de la época, que permitiría el uso provisional por su propietario, de un terreno afecto a expropiación hasta que sea requerido por la autoridad correspondiente para la ejecución del proyecto de bien público.





M2.16 Propuestas de metro en Santiago de 1931 y 1939.
Planos de propuesta para el trazado del ferrocarril metropolitano en la ciudad de Santiago. El primero de 1931 (izquierda), incorporado en la propuesta de Brunner de 1932 para la ciudad capital. El segundo de 1939 (derecha) ejecutado para el MOP, en paralelo a la aprobación del Plan de Transformación de la comuna central, encargado al propio Brunner en 1934.
(planos de varios autores)

El quinto y último componente de la ciudad del futuro es el problema del futuro F.C. metropolitano de Santiago, el que Brunner incorpora al texto desde la transcripción de una conferencia[57] dictada sobre la misma materia. En ella, plantea el sentido y oportunidad de considerar la construcción del tren subterráneo en la realidad actual de la ciudad de Santiago:

> La importancia, digamos la urgencia de la ejecución de un F.C. metropolitano depende en mucho de la estructura de la ciudad, en primer lugar de la red de sus vías de tránsito y su capacidad. En general la experiencia enseña, que con una población de un millón de habitantes la ejecución de un ferrocarril Metropolitano, es decir, de un medio de tránsito rápido, separado de las calles, se presenta necesario.[58]

Recorre ordenadamente la experiencia de ciudades con proyectos de metro de una serie de capitales europeas y plantea las determinantes técnicas más esenciales que requiere un proyecto en su versión más completa. Entre ellas, la importancia de un trazado que une puntos clave y de alta frecuencia en la ciudad por sobre el aprovechamiento de geometrías rectas en localizaciones menos habitadas. De inmediato viabiliza la propuesta a la realidad de Santiago, proponiendo generar una red subterránea en cruz bajo en centro de la ciudad que empalma en sus cuatro extremos con bifurcaciones que prolongan la red hacia dos o tres variantes que cubran la mayor superficie urbanizada. Además, la red propuesta corresponde a la red de tranvías eléctricos existentes que se adaptan a un trazado en túneles en la cruz central, bajo la "City", empalmando con rampas en sus extremos aflorando a la superficie en los tendidos existentes de los respectivos trayectos de suburbios:

> En cambio es un aspecto de gran importancia en el caso de Santiago, el de la densidad y distribución de la población. Como esta densidad en los suburbios es muy escasa y debe mantenerse con el máximum de 200 habitantes por hectárea, no se podrá llevar una sucesión densa de los trenes, como se necesitará en el centro, hasta fuera: sino que en donde termina la zona de edificación densa admitida según el plano de urbanización, habrá que subir con la línea subterránea a flor de tierra y bifurcarla en distintos ramales en forma de tranvía.[59]

La alternativa planteada por Brunner, la califica "de un programa de emergencia", sin escatimar esfuerzos e ironía para defender su planteamiento fundamental: que la ciudad de Santiago está frente a un momento de cambio de escala y magnitudes, que debe asumir en la radicalidad que las condiciones históricas le ponen en frente:

> Hay gente quien opina que Santiago no tenga tránsito suficiente para justificar proyectos de esta naturaleza y que con un poco de restricciones de líneas, cambios de recorridos, prohibiciones de estacionamiento de vehículos, etc. se podrá solucionar fácilmente el problema de la congestión del tránsito. Aun más, hace poco un diario de Santiago hizo presente, que con el aumento de los remates de automóviles dentro de poco gran número de estos últimos desaparecerán de las calles. Olvidó el autor solamente, que los nuevos compradores no tienen el propósito de obsequiar el coche comprado al museo histórico, sino también lo usarán en las calles.[60]

[57] Conferencia dada en el Instituto de Ingenieros de Chile, el 17 de noviembre de 1931.
[58] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 131.
[59] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 135.
[60] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 141.

Al final del texto, que contiene su visión y propuesta sobre los desafíos de futuro de Santiago como ciudad capital, con oportunidad de asumir aquella modernidad de la nueva escala en algún grado de realidad, Brunner afirma:

> Se ha dicho ya en la introducción de este estudio, que debido a la constitución favorable estructural de la ciudad de Santiago, se realizarán con facilidad todas las medidas, que en su favor se pretenda tomar, lo que permite prever para el futuro un franco desarrollo de su cultura urbana. Esto no solamente lo promete la situación material de la ciudad, sino ante todo el espíritu progresista y optimista de sus habitantes.[61]

Para la comprensión de la propuesta integral para el Gran Santiago que realiza Karl Brunner resulta fundamental la lectura de un plano contenido en el texto revisado, que se inserta como *"Lámina II" con el título "Ciudad de Santiago: estudio del futuro ensanche, por el Prof. Dr. K.H. Brunner"*[62], dibujado el año 1931.

El plano abarca la extensión de la ciudad consolidada a la fecha, reconocida bajo el concepto de "superficie edificada" incluyendo tanto el centro institucional y comercial, como los distintos barrios residenciales e industriales. En relación a las futuras extensiones distingue "futuras zonas de habitación" las que en sus desarrollos hacia el oriente y el sur aparecen incompletas desbordando el dibujo, como "futuras zonas industriales" que se insertan entre la ciudad consolidada y las nuevas extensiones pero excluyendo el arco oriental de la ciudad. Los parques y jardines, combinan lugares existentes y conformados como el primer cuerpo del cerro San Cristóbal al nororiente, el parque Cousiño al sur y la Quinta Normal al poniente, así como otros cuerpos menores tales como el cerro santa Lucía, el cerro Blanco, el parque Forestal y todo el sistema de avenidas y paseos que los vinculan y convierten en un sistema articulado de espacios urbanos abiertos y públicos. Incorpora un número importante de futuros parques de generosas extensiones asociados a las nuevas zonas residenciales, de los que prácticamente no se realiza ninguno. La propuesta de las "principales vías de tráfico" intenta generar otro sistema articulado que irriga desde la ciudad central, alimentada por pares de vías en ambos sentidos de la trama fundacional, hasta las conexiones con los caminos que se proyectan al territorio nacional por el norte, sur y poniente.

El área oriente de la ciudad queda configurada, cruzando el umbral del Camino de Cintura y el eje verde de Bustamante, entre el río Mapocho y el zanjón de la Aguada, reforzados por el parque del cerro San Cristóbal y la prolongación del parque Forestal por el nororiente y por el parque Sur-Oriente, propuesta del mismo Brunner, en su borde sur. La vialidad principal se estructura por los ejes de avenidas Providencia e Irarrázaval, ambas existentes a la fecha, y avenidas Bilbao y Diagonal Oriente (propuestas) más un sistema de reiteradas diagonales que acercan las extensiones residenciales del nuevo suroriente hacia el centro de negocios y comercio desplazado más al norte y poniente del plano. En el sentido norte-sur, la ciudad oriental está estructurada por el Camino de Cintura, tangente a la ciudad central; la avenida Pedro de Valdivia, cruzando por el centro del territorio; y, avenida Tobalaba, acompañando el trazado del canal San Carlos, por su borde más oriental. La avenida Providencia aparece consolidada por sus bordes, en toda su extensión desde la plaza Italia hasta avenida Tobalaba, anunciando las futuras expansiones de Las Condes, al oriente del canal San Carlos. El territorio comunal aparece como suelo progresivamente

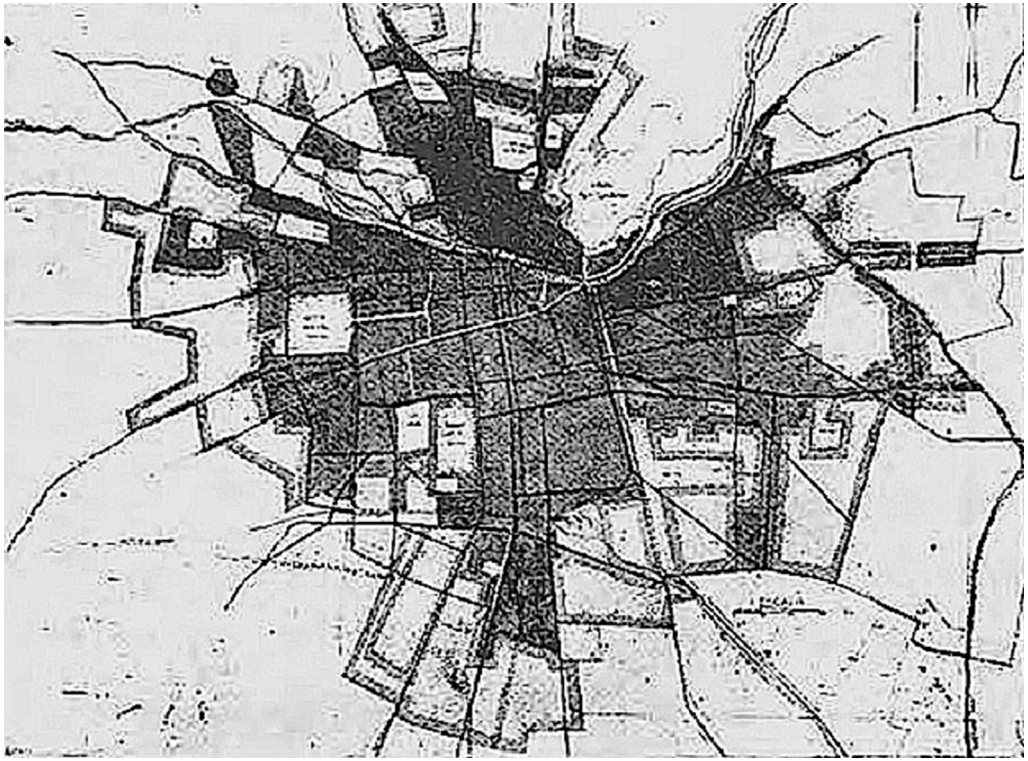
urbanizado, de oeste a este, hasta alcanzar el eje transversal de la avenida Pedro de Valdivia y con avances mayores al oriente cuando se acerca a avenidas como la misma Providencia, o Irarrázaval en Ñuñoa. Los parques propuestos en el plano, tanto al sur de avenida Bilbao, con 22 hectáreas de terreno sobre el hipódromo Haras Limited, como al oriente de avenida Tobalaba no llegarán a ser realidad.

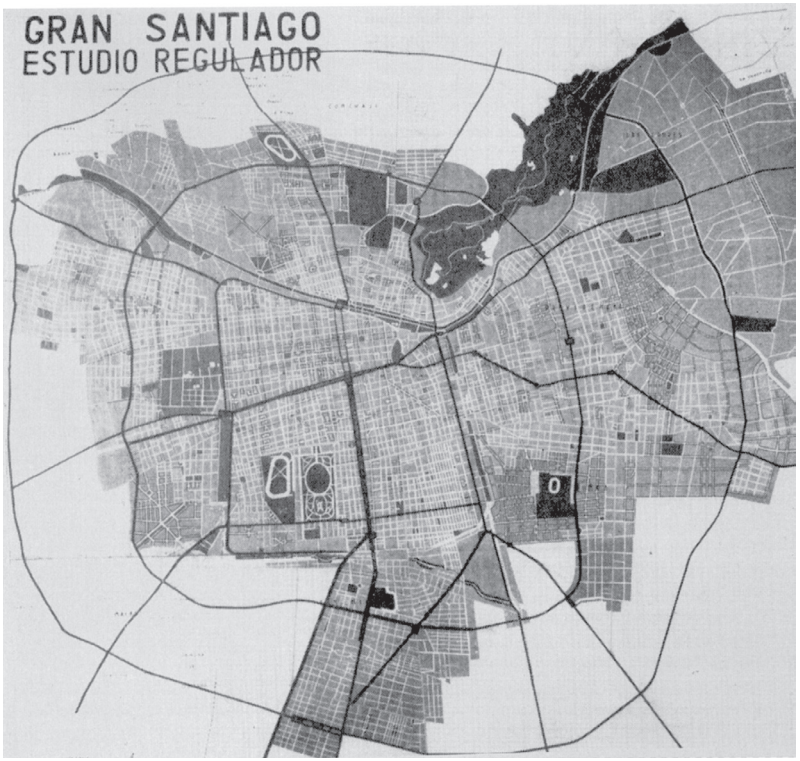
Una mejor comprensión de esta propuesta urbana se completa con otros dos planos contemporáneos de la ciudad de Santiago. El primero contenido en el mismo texto de Brunner, que corresponde a un estudio gráfico de distribución de la densidad de población de acuerdo a los resultados del censo de 1930.[63] Sobre un fondo negro se representa por un punto blanco cada 100 habitantes que ocupan los distintos distritos al interior del territorio de la gran ciudad. Las intensidades y las disposiciones regulares o más dispersas de los puntos, dan cuenta de una expresión más formalizada y regularizada contra otra más espontánea y desordenada de colocarse de la población, desde regulares encajonamientos de los sectores del área central o ciudad fundacional a progresivas dispersiones más extendidas u ordenadas en torno a ejes lineales que configuran los suburbios y los caminos de conexión de la ciudad con el resto del valle y el territorio nacional. Asimismo, la generación de distritos especialmente densos o intensos en la aglomeración de puntos, dan cuenta de los barrios más populares y intensamente poblados que se distribuyen por el norte, poniente y sur de la ciudad central. El área oriental, al este del Camino de Cintura dibuja una cierta homogeneidad de puntos regulares pero más distantes, que da cuenta de tejidos de territorio urbanizado en claves distintas a lo reconocido para la ciudad histórica. El total del dibujo expresa gráficamente los mismos argumentos de prioridad e interés particular de Brunner por la ciudad central, al ser el lugar de alojamiento de una mayoría de la población urbana de Santiago y que combinado con sus argumentaciones desde los comportamientos demográficos no variarían sustancialmente en las décadas venideras según sus propias proyecciones para la que denomina "la ciudad millonaria".

El segundo plano complementario, corresponde al ejecutado por el arquitecto Luis Muñoz Maluschka en el año 1936, que aborda a cabalidad una nueva propuesta para el "Gran Santiago, estudio regulador", a partir de la realizada cinco años antes por el mismo Brunner, pero madurada y ajustada a una coherencia sobre la totalidad de un territorio mayor y la evidencia cierta que la ciudad capital llegaría prontamente al millón de habitantes al año 1940, adelantando en dos décadas la proyección más optimista de su antecesor.

La propuesta se articula sobre el traspaso a un plano único de un conjunto de planes reguladores comunales y el dibujo consolidado de todo el tejido viario de la ciudad, sobre el cual distingue y jerarquiza un conjunto selecto de vías principales, mucho menor a las destacadas por la propuesta por Brunner. Como novedad incorpora un sistema de dos anillos concéntricos y equidistantes al trazado del Camino de Cintura, dando las bases fundamentales de una organización y comprensión radio concéntrica de todo el proceso expansivo urbano futuro de la ciudad, validado desde esa fecha e implementado hacia adelante. Así como la propuesta de Brunner incorporaba los componentes de una aproximación moderna dada por la magnitud y la zonificación de áreas a la cuestión de construir la nueva ciudad, el trazado de Muñoz Maluschka le imprime una condición formal desde la estructura anular de su vialidad y por ende en su modo funcional para toda la organización urbana.

[61] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 143.
[62] Inserto después de la página 86 del mismo texto.
[63] Plano de la densidad de la población en 1930 (cada punto = 100 personas). Dibujo de Alice Riedel. En Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 53.





M2.17 Plano de propuesta para Santiago de 1932 y 1936.
Plano para el desarrollo de la ciudad capital propuestos por Brunner en 1932 (izquierda) y por Muñoz Maluschka en 1936. El primero estable la nueva extensión de la ciudad capital, que el segundo respeta agregando un sistema de anillos de circulación que estructuran la vialidad requerida por la nueva dimensión urbana del lugar. El segundo plano construye el tejido urbano a partir de la suma de las propuestas de los planes comunales vigentes de ordenamiento local de cada territorio.
(dibujos de Karl Brunner y Muñoz Maluschka)

El área oriente de la ciudad se organiza consecuentemente en la progresión de oeste a este del paso en sentido norte-sur de los tres anillos señalados, desde la avenida Vicuña Mackenna (antiguo Camino de Cintura y actual primer anillo), pasando por la avenida Pedro de Valdivia (ahora integrado como parte del segundo anillo) y con la aparición de la futura avenida Américo Vespucio (como tercer anillo), a una medida equidistante del canal San Carlos, pero ahora al oriente del mismo. También avanza insinuando los trazados de las futuras avenidas Manquehue y Padre Hurtado, cada vez más aledañas al faldeo cordillerano. En el sentido este-oeste, reafirma a avenida Providencia como conexión fundamental al centro; hace aparecer paralelo a la anterior, el sistema de avenida Costanera, inmediato al borde del río Mapocho; y ajusta el trazado de Diagonal Oriente, en su empalme a plaza Italia, en aquel tramo pronosticado por Brunner como el de más difícil ejecución dado lo consolidado del tejido urbano. Por otra parte, hace desaparecer de la jerarquía de vialidad estructurante tanto a avenida Irarrázaval como a las dos diagonales proyectadas por Brunner ubicadas más al sur de Diagonal Oriente.

Las zonas industriales se mantienen en el arco norte-poniente-sur, siempre alejadas del área oriental. En el sistema de áreas verdes reconoce con pragmatismo la expansión hacia el oriente del parque diseñado sobre el cerro San Cristóbal, así como las áreas verdes generadas por las nuevas urbanizaciones y la creación de importantes clubes privados y canchas de golf, que aparecen simultáneamente con la creación de los barrios residenciales más acomodados.

La ciudad de Santiago, a través de la propuesta inicial enunciada por Brunner (1932) y la posterior elaborada por Muñoz Maluschka (1936), ha asumido una nueva comprensión de su propia complejidad urbana y lo ha hecho desde esa mirada moderna tan anhelada, que desde ahora estará dada principalmente por una capacidad de asumir en propiedad la distancia entre una ciudad real, edificada y ocupada día a día, y una ciudad planeada, dibujada y concebida como un lugar por lograr, un lugar al que se quiere o debe llegar. Se pondrá en tensión permanente sobre el territorio, la brecha existente entre un cuerpo cierto que se tiene enfrente y se constata cotidianamente con la imagen de una ciudad deseada y posible que contiene el plan, el que aún no siendo real en cuanto tangible, se incorpora como una coordenada clave de navegación para orientar toda decisión que diga relación con el futuro posible y materializable en un estadio distinto del actual para el cuerpo construido y para el cuerpo social que lo habita. La otra brecha vislumbrada entre la cuestión social y la expresión material de la ciudad edificada también será motivo de controversia y confrontación, llegando más adelante en el tiempo a separar aguas entre disciplinas y actores responsables del cuidado de la ciudad.

Lectura cinco

La construcción extraordinaria de avenida Providencia (I): la sección occidental

La nueva forma asumida por la avenida:
Un lugar de paso entre suburbios acomodados y la ciudad central.
La comprensión de la ciudad en un territorio expandido y su nueva apariencia.

Si la década anterior marca la vocación urbana de la avenida Providencia y el territorio comunal que irriga, la década de 1930 le significa un momento extraordinario dentro del mismo proceso urbanizador, donde se combina la aceleración del proceso iniciado con un cambio de escala de las intervenciones, así como la entrada en escena de nuevos actores sociales y económicos que perfilan las dinámicas inmobiliarias con que el proceso se va a consolidar en el tiempo. Lo extraordinario del período lo establece la magnitud y gravitación sobre avenida y territorio que significa un conjunto de tres obras públicas asociadas entre sí y claves para la configuración definitiva del lugar, como opción reconocida de suburbio para la ciudad central: la prolongación de la canalización del río Mapocho al oriente de Plaza Italia, la extensión del Parque Forestal, con una nueva expresión paisajística, y por último, el diseño de la sección de la propia avenida Providencia en el tramo de su extensión que acompaña a las dos obras anteriores, configurando una situación urbana de calidad y potencia reconocible hasta la ciudad actual.

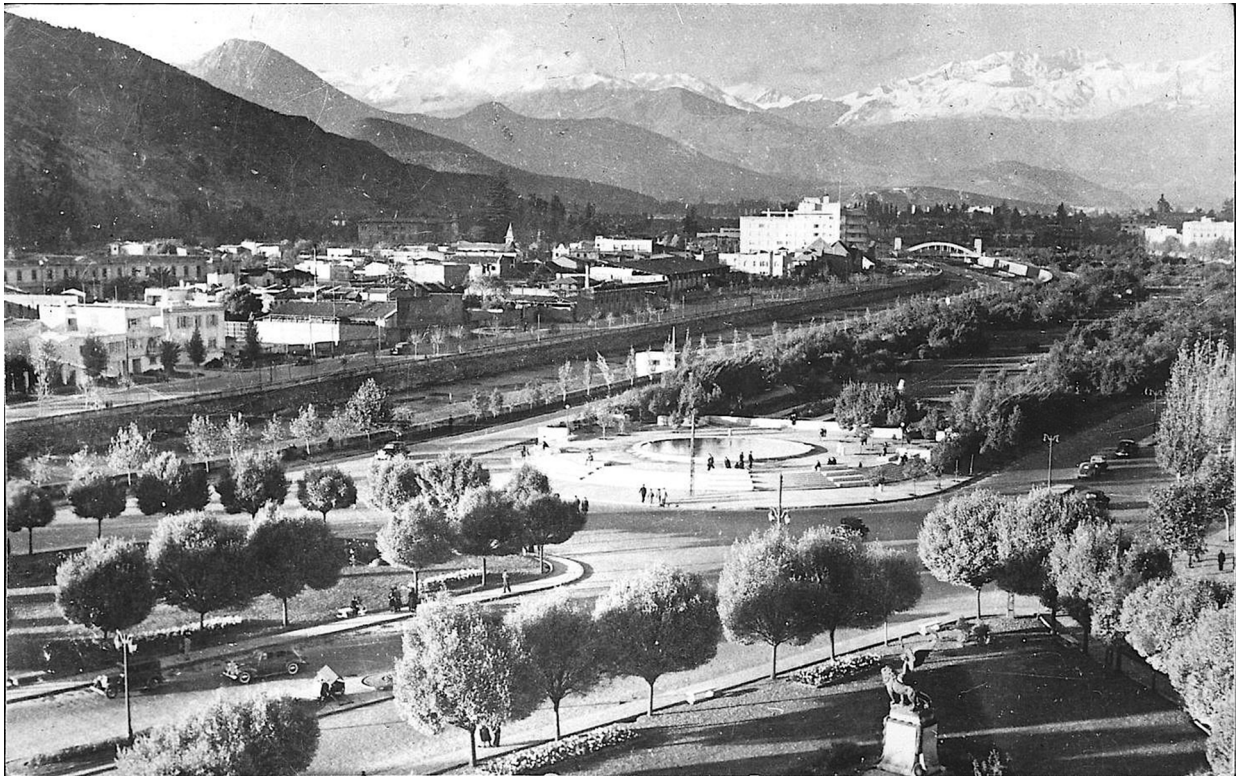
Los procesos urbanizadores del territorio comunal se aceleran y repercuten sobre la avenida Providencia, con exigencias formales y funcionales que la complejizan en su configuración y determina los modos de dar forma a la nueva realidad en desarrollo. Las infraestructuras de redes de aguas (riego, potable, servidas y aguas lluvias), los tendidos y postaciones (electricidad y telefonía), las calzadas y veredas con uso intensivo son expresión de la nueva realidad urbana que el lugar prefigura.

La aparición de nuevas avenidas y calles que la cruzan y conectan con la avenida Costanera, al mismo tiempo que genera nuevos barrios entre ambas avenidas fortalece su vocación urbana y de centralidad. El tráfico vehicular y la diversidad de medios de transporte incorporados, principalmente público y siempre deficitario, anuncia la movilidad requerida por formas de vida en los suburbios y su dependencia de la ciudad central.

Es el momento de la aparición de los primeros edificios de apartamentos residenciales que se inician desde la Plaza Baquedano y desprenden hacia el oriente, enfrentando el paisaje que ofrecen la avenida, el parque, el río y el cerro. La nueva postal urbana de la gran ciudad combina desde la vivienda en altura hasta las casas con jardín en suburbios arbolados y equipados de servicios como colegios, clubes y estadios. Todo ello articulado desde el trazado de una avenida Providencia que actúa de gran vía distribuidora entre unas y otros, condición que se fortalecerá definitivamente con la aparición del barrio El Golf, en Las Condes fuera de la propia comuna.

Por otra parte, el avance disciplinar del urbanismo, traído a presencia en el lugar por expertos extranjeros, profesionales y académicos locales y las nuevas técnicas de representación y levantamiento del territorio, colocan a la ciudad real confrontada por vez primera con la ciudad deseada, aquella que los planes de transformación o planes reguladores insinúan para el futuro y buen desarrollo del mismo lugar.

L5.01 Plano de la comuna de Providencia en 1938.
La avenida Providencia se consolida como eje urbano que da accesibilidad tanto a los barrios residenciales del propio territorio comunal como a los nuevos suburbios generados al oriente del canal San Carlos. Es el momento de nacimiento del barrio El Golf, opción escogida por las elites al momento del mejor desarrollo de las avenidas perpendiculares de Providencia y el difícil inicio de una red transversal de calles mucho más discontinuas.
(dibujo del autor)



L5.02 Vista al oriente desde plaza Baquedano en 1940.
Fotografía capturada desde los edificios Turri con dominio sobre la extensión del cauce del río Mapocho canalizada aguas arriba del puente del Arzobispo (arriba derecha) y el parque Providencia conformado de acuerdo al proyecto de O. Prager. A la fecha se ha configurado en plenitud la nueva puerta al oriente de la ciudad capital.
(foto de Enrique Mora)

La avenida y el parque. 2 (5) 1
Prolongaciones: canalización del río, extensión del parque, perfil de la avenida.
Parque Providencia: el viaje hacia el oriente, 1931.

El impulso dado a la inversión pública en obras de infraestructura, llevado adelante por el gobierno nacional de la época, significó a la avenida Providencia un conjunto de intervenciones asociadas entre sí que modificarían su configuración e imagen definitivamente. Las obras iniciadas el año 1927 de prolongación de la sección canalizada del río Mapocho, la extensión del parque ribereño a la nueva sección del río y el diseño de un perfil de la propia avenida Providencia acorde a la nueva realidad y espacialidad del lugar configuran en conjunto el nuevo soporte urbano para la avenida y para el territorio comunal en general.

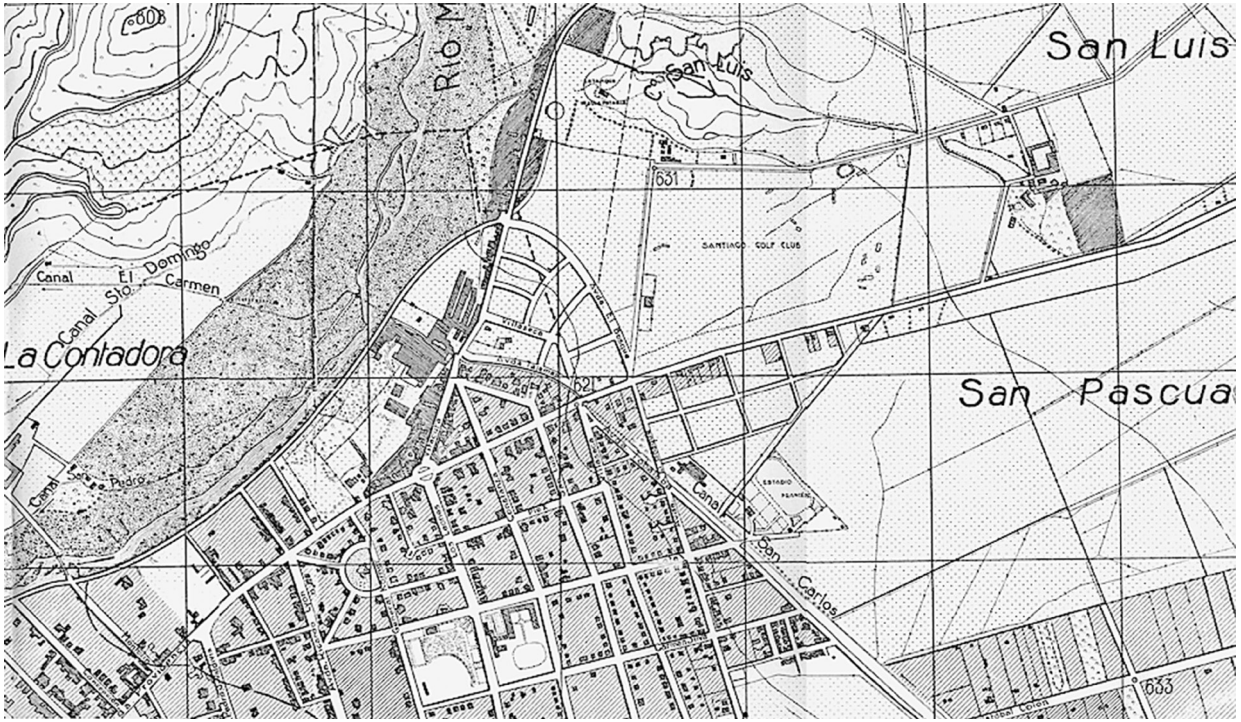
El plano evolucionado

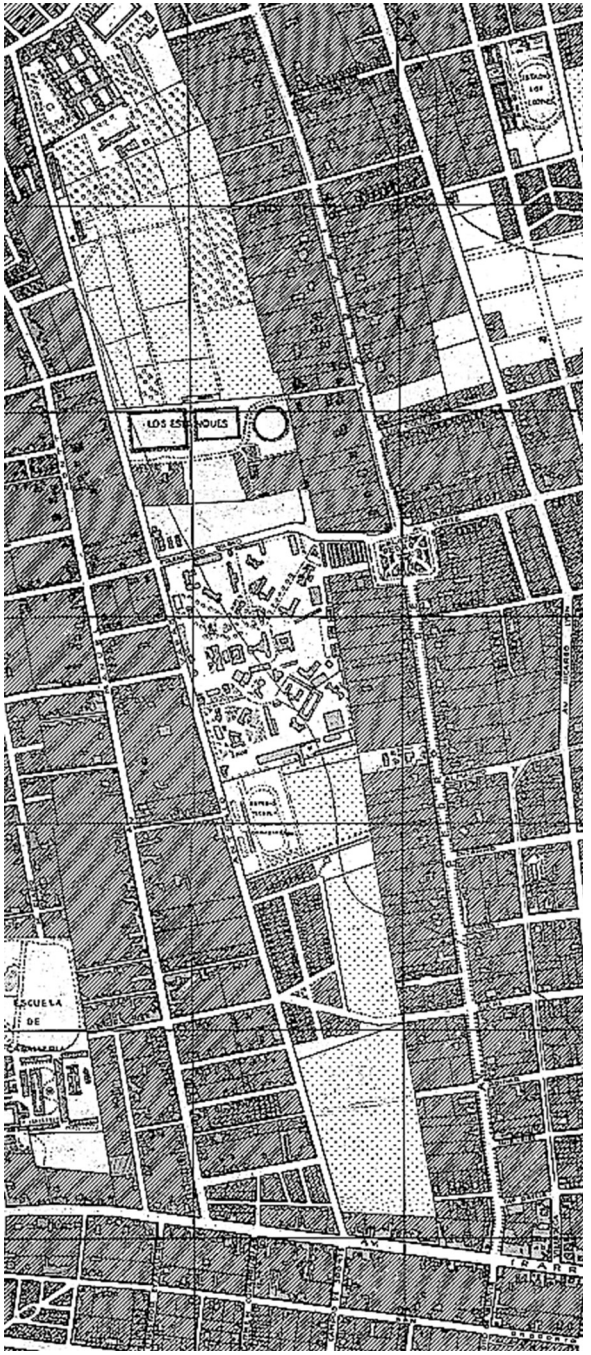
Esa misma dinámica impuesta a la actuación prioritaria sobre la infraestructura determinó nuevos requerimientos en la exactitud de la representación de la realidad que se intenta abordar y modificar. Para ello se encarga como mandato gubernamental la elaboración de planos actualizados, tanto del país como de la ciudad capital, en su totalidad:

> El 30 de julio de 1930, mediante el DFL Nº2090, se le confirió al Instituto Geográfico Militar la responsabilidad de constituirse de carácter permanente en la autoridad oficial de representación del Estado en todo lo que se refiere a la Geografía, Levantamientos y Confección de Cartografías del territorio nacional, siendo una de las primeras labores desarrolladas la materialización de redes de nivelación y triangulación, las que constituyen la columna vertebral del país. Ese año cambia el sistema de Levantamiento Terrestre por el de Levantamiento Aerofotogramétrico, y se da énfasis a la obtención de cartografía del territorio nacional. (…)
> Esta técnica de reconocimiento aéreo, comenzó a perfeccionarse y así es como el año 1930 se creó, como parte de la naciente Fuerza Aérea de Chile, el Gabinete de Fotogrametría, fijándole como misión efectuar el levantamiento aerofotogramétrico para ejecutar las primeras cartas aeronáuticas del país.
> En 1933, la Escuadrilla de Bombardeo recibió la tarea de adiestrar personal para contar con los primeros profesionales encargados de efectuar el primer levantamiento fotogramétrico solicitado por el Instituto Geográfico Militar para la elaboración de la Cartografía Terrestre del territorio nacional.[1]

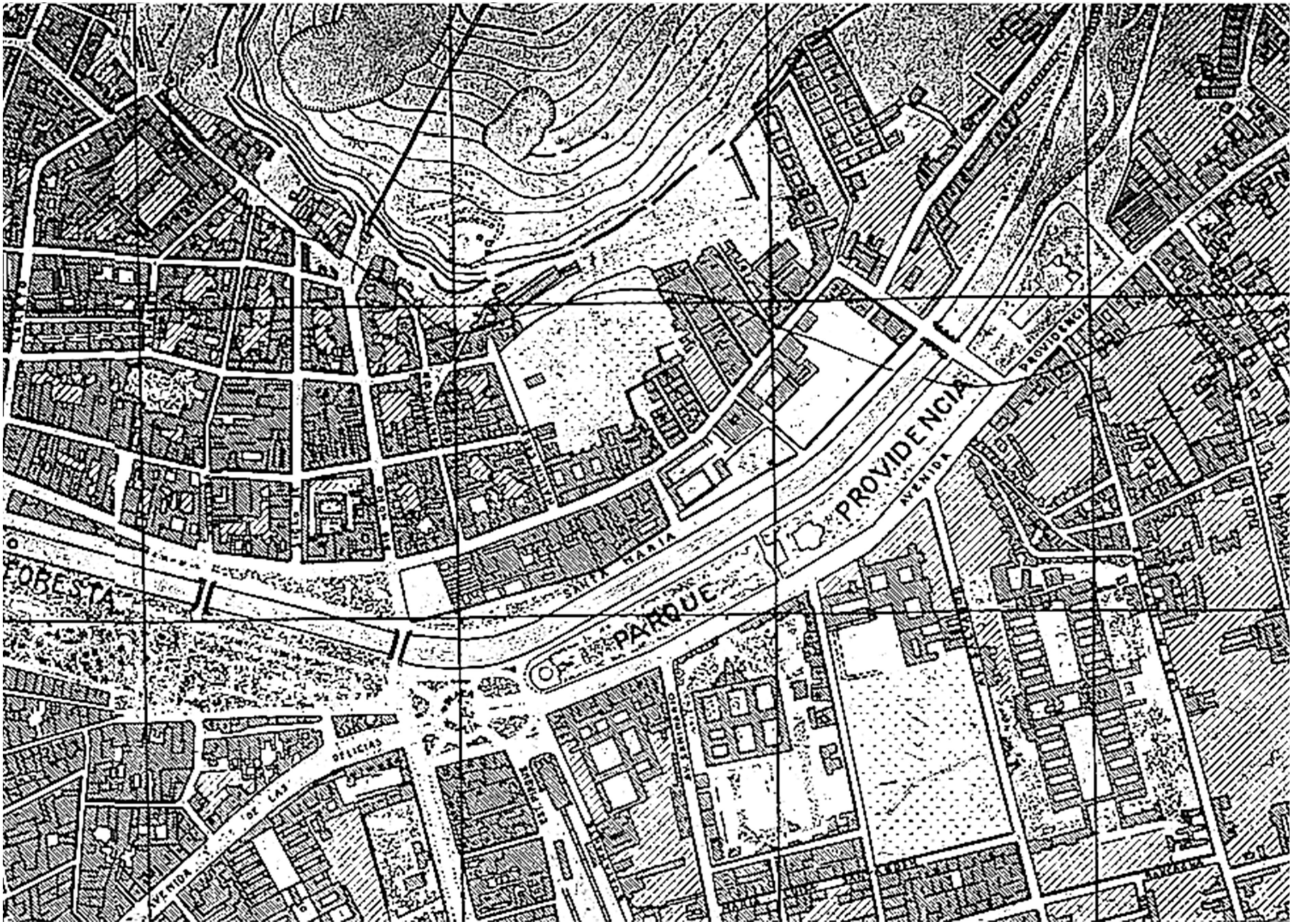
Al año 1933 la ciudad de Santiago contaba con las primeras planchetas que cubrían la totalidad de su extensión urbana y el contexto geográfico que la contiene dibujadas acorde a la nueva técnica. Las planchetas con superficies urbanas dominantes son escala 1:10.000, en tanto las geográficas son 1:20.000. Las series de fotos aéreas corresponden al año 1930. A modo de referencia, el mismo Brunner en su publicación del año 1932, denominada "Santiago, la ciudad moderna"[2] ocupa una de estas mismas fotografías

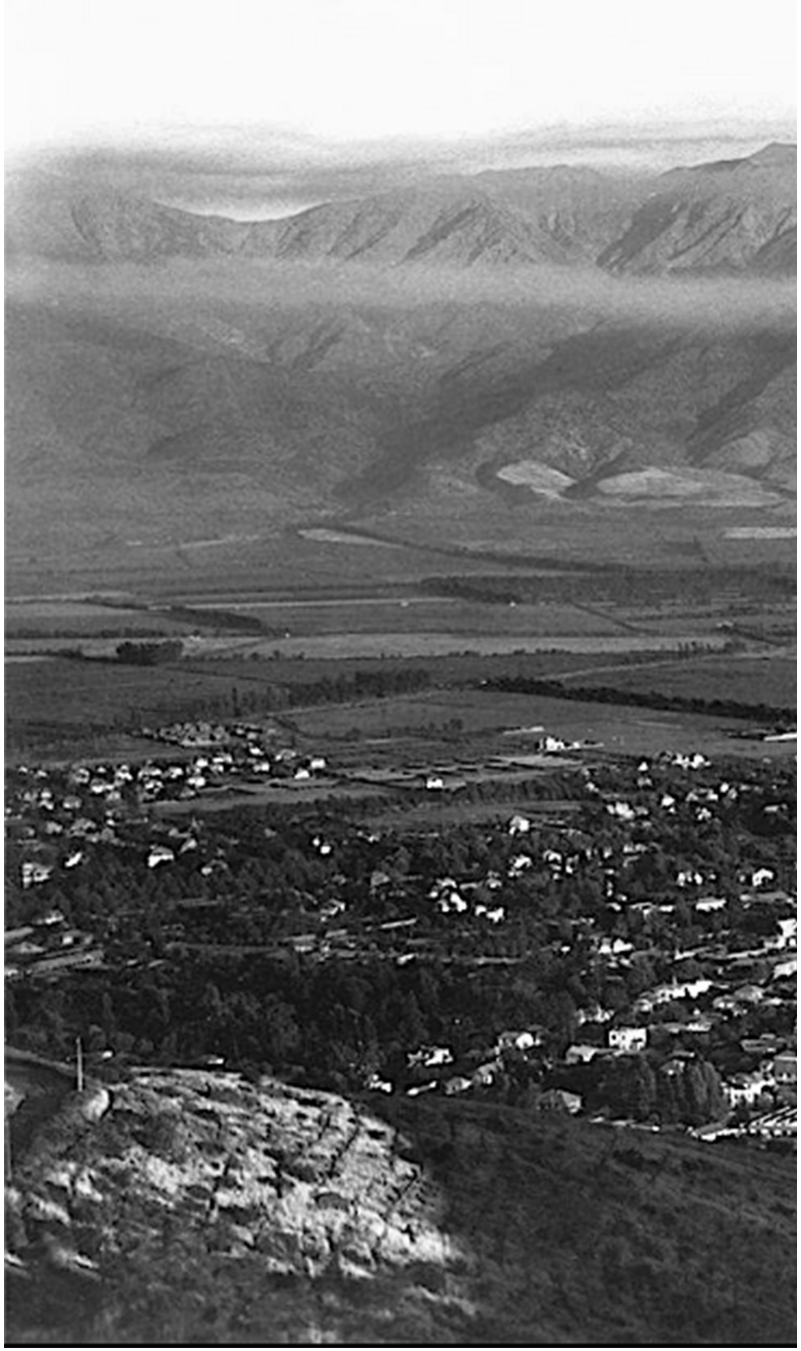
[1] CONICYT, "Mapa de la institucionalidad de la ciencia, la tecnología y la innovación en Chile" (Santiago: documento de trabajo, 2006).
[2] Karl Brunner, *Santiago, la ciudad moderna* (Santiago de Chile: imprenta La Tracción, 1932), 126.





L5.03 Fragmentos de planchetas de Santiago de 1933.
Detalles del levantamiento realizado por el Instituto Geográfico Militar, en planchetas del territorio comunal destacando el desarrollo de barrios inmediatos al tramo oriental de la avenida Providencia (izquierda) incluyendo el inicio de barrio El Golf en Las Condes; el paño completo entre avenidas Providencia e Irarrázaval desde Casa de Huérfanos hasta instalaciones militares (centro), y detalle de tramo occidental de avenida Providencia con su nuevo perfil configurado por la canalización del río y el nuevo parque a su largo.
(dibujo del IGM)


FORESTA
PARQUE
PROVIDENCIA
AVENIDA
SANTA MARIA
DELICIAS
AVENIDA



L5.04 Vista panorámica de Providencia, c. 1930.
Fotografía desde el cerro San Cristóbal dominando el territorio comunal con la iglesia de la Divina Providencia como referencia (centro) y las poblaciones consolidadas en su frente de avenida Providencia. Reconociendo todo su frente edificado, así como la configuración del barrio de avenida Pedro de Valdivia por los árboles y casas dominantes. También se puede apreciar el desarrollo de población Los Leones hacia el oriente de la avenida, y el mejoramiento del área occidental por la arborización conformada.
(foto de autor desconocido)

para representar el trazado desde donde arrancaría la avenida Diagonal Oriente desde la Plaza Italia, para prolongarse hacia el suroriente de la ciudad, cruzando las comunas de Providencia y Ñuñoa y llegando hasta Macul y Tobalaba. La imagen aérea registra la intervención y diseño acabado de la Plaza Baquedano, con todas sus vías, jardines y monumentos instalados. Asimismo se puede observar claramente el encauce del río Mapocho con ambos bordes construidos, con el puente Pío Nono en la prolongación del Camino de Cintura y conectando al norte por la avenida de igual nombre. Aparecen los nuevos bordes construidos ya prolongados al oriente, coexistiendo hacia la avenida Providencia con los viejos Tajamares y los terrenos del antiguo cauce aún sin intervenir.

La extensión de la canalización

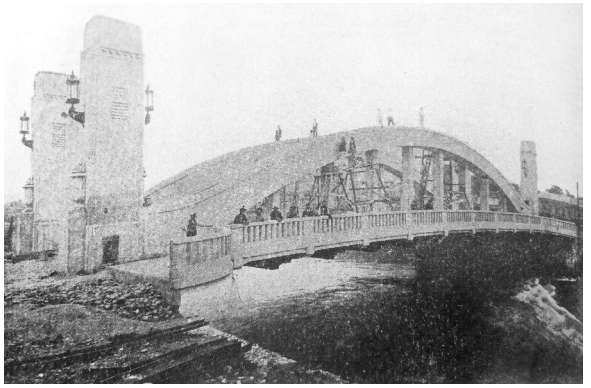
Las obras de canalización del río Mapocho hacia el oriente de Plaza Italia, iniciadas el año 1927 en el marco del plan de grandes obras públicas del gobierno nacional, obedecieron principalmente a la necesidad de resolver los problemas ocasionados por el diseño original, correspondiente a su paso por la ciudad central por sobre una voluntad de extender la nueva sección del río hacia la extensión territorial de Providencia.

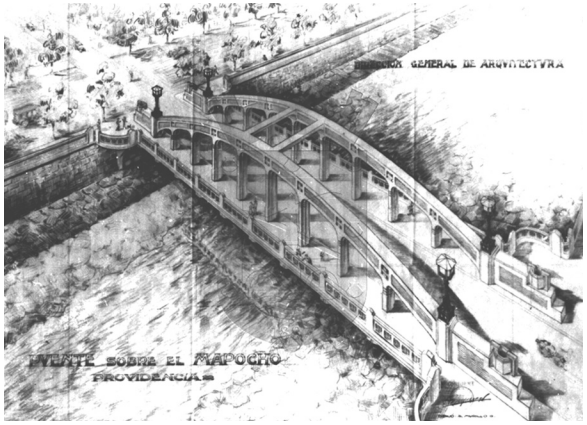
El proyecto ejecutado el año 1888, diseñado del ingeniero Valentín Martínez, optó en su momento por una sección de trazado recto en toda la extensión del río que cruza la ciudad histórica:

> Desde el camino de Cintura hasta el puente de Cal y Canto el ancho del canal es de 40 metros. Desde el camino de Cintura hacia el oriente la embocadura se ensancha gradualmente formando embudo abierto hacia el oriente con 136 metros en su boca.[3]

Precisamente este embudo, que significó la eliminación de los antiguos Tajamares en ese tramo de empalme que corre paralelo a la avenida, es el lugar de inflexión de mayor curvatura del cauce del río y el punto débil del diseño original. Lugar donde las crecidas del torrente en numerosos inviernos desbordaron recurrentemente sobre la avenida Alameda y por la Costanera del Parque Forestal, afectando gran número de las calles de toda la zona más central de la ciudad en cada evento. Las obras de 1927 prolongan la sección con un ancho equivalente a la existente, hasta más arriba del inicio de los viejos Tajamares de Joaquín Toesca. Con una extensión de 1.270 metros de largo, la nueva canalización recoge el trazado central del curso del río y empalma con idéntica sección a la preexistente, aliviando sustancialmente el problema de las crecidas, aunque no resolviéndolo del todo.[4]

La nueva sección del río canalizado se extiende desde la Plaza Italia hasta frente a la calle Román Díaz acompañando el trazado de la avenida Providencia. La sección tiene un ancho constante de alrededor de 44 metros por 5 metros de altura, con tajamares trapezoidales de mampostería de piedra, hasta el nivel del futuro relleno, "rematando con parapetos de ladrillo de 20 centímetros de grueso por 80 de alto se extienden en toda la longitud de los malecones".[5] El proyecto ejecutado considera una reserva de 10 metros de ancho, paralelo al muro sur, para construir una calzada vial de 6 metros que prolongue la





L5.05 Vistas de obras en el río Mapocho, c.1930 y 1935.
Fotografías y plano de las obras de extensión de la canalización del río y la construcción del puente del Arzobispo, en toda la extensión del antiguo frente de avenida Providencia con los Tajamares.
(fotos de autor desconocido)

nueva Costanera, ya en desarrollo en la parte oriental, hasta su empalme con la vialidad de la recién creada Plaza Baquedano. Esta vía será fundamental para descargar el tráfico de camiones en toda la extensión de la avenida Providencia, permitiendo el desarrollo de su futuro perfil, tanto en el tramo que se encuentra bajo la administración de la comuna de Santiago, hasta avenida Condell, como su prolongación al oriente bajo gobierno municipal de Providencia.

Asimismo las obras de nueva ejecución sobre la sección para el río Mapocho significó pérdidas patrimoniales importantes, al igual que en su primera etapa de construcción:

> El comienzo de los monumentos públicos y de la conmemoración moderna en Santiago está ligado, no obstante, con la historia del río Mapocho, aunque la canalización del río en 1888 y su continuación en 1927 significaron la muerte de sus dos símbolos provenientes de la época colonial: el Puente Cal y Canto del corregidor Zañartu y el obelisco conmemorativo de Toesca.[6]

Los adelantos complementarios

Una obra complementaria y casi inmediata a la canalización del río es la construcción, en el año 1930, de un nuevo puente también para paso de vehículos pesados, en reemplazo del viejo puente del Arzobispo. Obra que ayudaría al desvío del tráfico de carga hacia el camino existente por el borde norte del río (actuales avenidas Bellavista y Santa María). Este puente recibe su nombre del preexistente, por haber sido mandado a construir por el arzobispo de Santiago de la época, don Mariano Casanova[7], quien vivía en su chacra en el extremo oriental del sector Bellavista, al norte del río y en los faldeos del cerro San Cristóbal.[8] El puente de madera, levantado a fines del siglo XIX estuvo en el lugar hasta la nueva construcción y sólo habilitado para tránsito de peatones y caballos. El nuevo puente es diseño del arquitecto Josué Smith Solar, encargado por el Ministerio de Obras Públicas, el primero sobre el río Mapocho en su tramo urbano hecho de hormigón armado y que conecta los territorios de Providencia con el lado norte de la ciudad, sin necesidad de acceder por la ciudad central:

> El Puente del Arzobispo (1929) es un proyecto de corte ingenieril desarrollado por Smith en que ya la estética arquitectónica da un viraje claro hacia la modernidad relacionada con el Art Decó. Hay un concepto estructural basado en el trabajo de dos arcos y enormes torres de contrapeso en los extremos, que en definitiva son los que comandan el diseño.
> Este proyecto y sus relaciones con el alcalde seguramente explican la propuesta presentada por Josué Smith Solar para hacer un parque a orillas del río Mapocho, a continuación hacia el oriente del Parque Forestal.
> Se trata del "Parque Japonés", que contaría con una donación ofrecida por la colonia residente japonesa de un número considerable de cerezos de flor, además del diseño paisajista que sería encargado al jardinero japonés Tanaka. El parque se extendería entre avenida Providencia y el río, entre las avenidas Salvador y Condell.[9]

[3] Valentín Martínez, *Canalización del río Mapocho* (Santiago: Imprenta Cervantes, 1885), 25.
[4] Hasta la actualidad se trabaja en ejecutar "obras de arte" de ingeniería hidráulica que intentan mitigar los efectos de desborde, que en menor medida se reiteran con las crecidas cíclicas del caudal del río Mapocho.
[5] Martínez, *Canalización del río Mapocho*, 26
En la actualidad estos parapetos compactos han sido reemplazados por rejas de fierro transparentes hacia el cauce.
[6] Luisa Flora Voionmaa, *Santiago 1792-2004, Escultura Pública* (Santiago: Ocho libros editores, 2005), 44.
[7] Monseñor Mariano Casanova (1833-19089, arzobispo de Santiago (1887-1908), fundó la Universidad Católica de Chile y el santuario de la Inmaculada Concepción del cerro San Cristóbal. Residente del barrio Bellavista, fue un promotor y gestor permanente de las obras necesarias para conectar el lado norte de la ciudad con sus extensiones al oriente.
[8] La propiedad del arzobispo Casanova corresponde actualmente a los terrenos ocupados por el Patrocinio San José y el centro cultural Montecarmelo (antes convento de Las Carmelitas).
[9] Mario Pérez de Arce A., *Smith Solar & Smith Miller Arquitectos* (Santiago: Ediciones Universidad Finis Terrae, 2010).

L5.06 Vistas de obras en el río Mapocho, c.1935 y 1939.
Fotografías del desarrollo de las obras y su culminación, incorporando junto a la nueva canalización del río Mapocho, la generación de un parque público en terrenos ganados al cauce fluvial. Desde las obras acabadas (derecha) como el desarrollo de las mismas en su extremo más oriental (izquierda) con la fábrica Grau como referencia de inicio de la avenida Providencia de doble fachada.
(fotos derecha de Enrique Mora)

El término de las obras del cauce canalizado del río Mapocho continuaron con el relleno de su antiguo lecho, entre la nueva sección y los viejos Tajamares, también rápidamente demolidos, como señal de hacer desaparecer todo vestigio de época pasada y asumida permanentemente con ese aire de modernidad, como ya superada.

El nuevo escenario del terreno ganado al río, significó en primer lugar la disputa entre autoridades por el destino a otorgar a las nuevas extensiones de suelo disponible. Unos promovían su futura urbanización y venta de terrenos como operación para recuperar la inversión de la reciente obra de ingeniería, tal como era la propuesta original para toda la extensión de la canalización del río. Otros, apoyados con lo ocurrido en su primera etapa y posterior construcción del Parque Forestal, abogaban por seguir el mismo criterio y nuevamente pensar el lugar como un gran parque público. Esta opción era la defendida por las autoridades comunales de Providencia, desde los inicios de los trabajos, cuando acuerdan "oficiar a la Intendencia para que no se vendan los terrenos ganados al río Mapocho".[10] La respuesta del gobierno central no se hace esperar y por decreto de noviembre de 1928, dispone la prolongación del Parque Forestal hasta frente a la calle Román Díaz.[11]

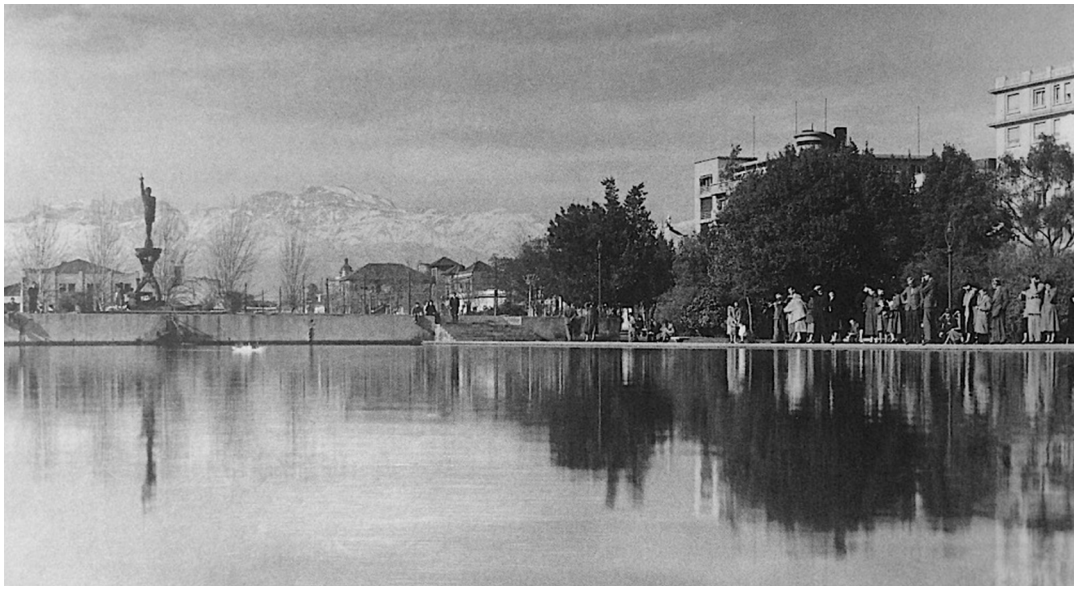
La situación no será fácil de resolver al quedar la nueva extensión de parque demediada entre dos administraciones comunales, donde el municipio de Santiago hace prevalecer su primacía en la ciudad, reforzada por la nominación de "prolongación del Parque Forestal" dado al proyecto, de lleno en su territorio y bajo su administración. Es así como se plantea de inmediato por esta administración encargar la prolongación del parque al autor de su versión original: el paisajista francés Georges Dubois. En tanto la administración comunal de Providencia, como contribución al adelanto de obras procede "al entubamiento de los canales Lo Alcalde y Lo Barrainca, en la parte que atraviesa la faja de terreno destinada a la prolongación del Parque Forestal".[12] Ambos canales corren paralelo al muro de los Tajamares y distribuyen agua del río para el sistema de acequias de riego de avenidas José Miguel Infante y Salvador, respectivamente.

La prolongación del parque

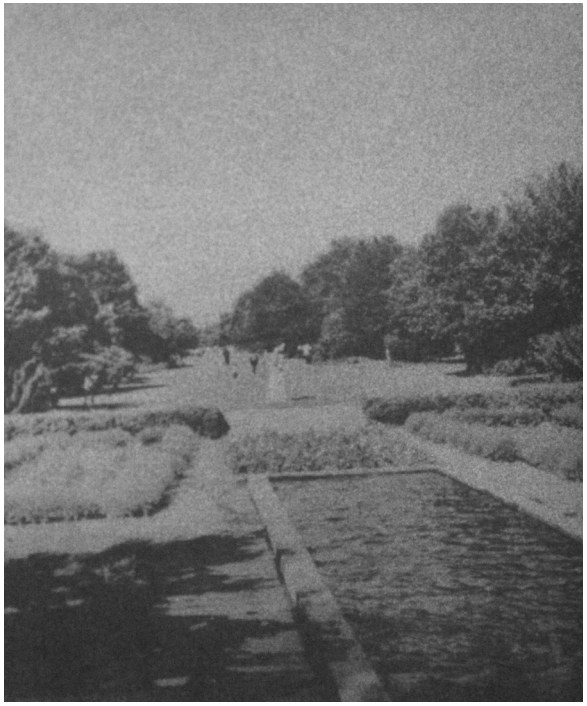
Entre los meses de junio y julio de 1931 se llega a un acuerdo con el municipio de Santiago para proyectar en conjunto la prolongación del parque en toda su extensión[13], para ello se nombra una comisión mixta de trabajo y administración de las obras, la que aprueba el plano base para el desarrollo del parque.[14] Finalmente la Intendencia asigna su diseño al paisajista y urbanista austríaco Oscar Prager, quien trabajó con los arquitectos Sergio Larraín y Jorge Arteaga. Prager desarrolla el diseño para un parque lineal de 12 hectáreas de superficie, con un ancho variable desde 50 metros en la cercanía a Plaza Italia ampliado hasta los 120 metros en su extremo oriental frente a calle Román Díaz, proyecto que abre un nuevo concepto para el tratamiento de los espacios verdes públicos en la ciudad:

> Respondiendo a las características y valores del entorno geográfico y urbano, el nuevo parque enlaza el acceso de Plaza Italia a la trama urbana por medio de una terraza semicircular.

[10] Actas Consejo Municipal, Providencia, 8 de marzo, 1927.
[11] ACM, Providencia, 7 de noviembre, 1928.
[12] ACM, Providencia, 21 de agosto, 1929.
[13] ACM, Providencia, 3 de junio, 1931.
[14] ACM, Providencia, 28 de octubre, 1931.
[15] Marta Viveros, Marta et al., *Oscar Prager, el arte del paisaje* (Santiago: Ediciones ARQ, 1997), 85-88.



L5.07 Vistas de parque Providencia en 1935 y 1938.
Fotografías de la consolidación del parque Providencia, destacando su espacialidad central, trabajos con la masa vegetal y reflejos en espejos de agua que traen a presencia la cercanía del río y la majestuosidad de la cordillera como fondo del paisaje del valle.
(fotos de Enrique Mora)



> Elevada un metro sobre las calles, jerarquiza el inicio del recorrido dominando el entorno, participando de la plaza, el parque Forestal, la Alameda, la estación Pirque (inicio del hoy parque Bustamante) y el cerro San Cristóbal en un horizonte lejano. A este espacio se accedía por amplias escalinatas hacia un gran espejo de agua circular. El parque se extendía hacia el oriente en una larga explanada de césped bordeada de árboles y arbustos enfocando el cerro Provincia y luego de un giro, el marco vegetal destacaba las nieves eternas de los cerros El Plomo, El Altar y La Paloma. (…)
> Cuatro articulaciones engarzaban el parque a la trama urbana: la fuente circular del acceso desde el centro de Santiago, la plaza de los ceibos daba inicio a la calle Condell, la plaza hundida frente a avenida José Miguel Infante, culminando en el gran espejo de agua que reflejaba la cordillera al atardecer, rematando en una plaza elevada. (…) Desde la terraza elevada final, hacia el poniente, se podía contemplar toda la extensión del parque, la ciudad y los rayos del sol al atardecer.[15]

Es la propuesta moderna para un parque urbano que recoge los valores reconocidos en todas las instancias anteriores del paisajismo de la propia ciudad, como el valor de la cordillera como telón de fondo (antes desde el paseo del cerro Santa Lucía) o el paisaje de río y cerro con la ciudad histórica de fondo, en el paseo de los viejos Tajamares, pero hoy todos puestos en valor en las formas apropiadas a la nueva ciudad en ciernes:

> El concepto responde a su visión de nuestro territorio: Santiago es una ciudad andina y, por ello, debe generar miradores hacia los Andes. Bordeó Prager los costados con amplio follaje de matorrales arborescentes y con bosquecitos sucesivos de hojas perennes, para apartar el intenso flujo vehicular, dejando en medio una suerte de "valle", un llano de césped protegido y abierto hacia el oriente para así entregar la visión de la cordillera, e incorporó un espejo de agua cerca de su remate, de manera que en él se reflejara el mayor hito de la cordillera de Santiago, el Macizo de El Plomo.[16]

El diseño de Prager trajo al espacio público de la ciudad capital los principios más valorados de su geografía y su flora local, y lo expresa en la construcción de un parque abierto bajo principios de un jardín privado:

> Parte de su cultura se reflejó en la incorporación de arbustos nativos, los que hasta entonces no se utilizaban en el paisajismo ornamental. Gracias a Prager, los vecinos de la comuna pudieron ver crecer especies clásicas de nuestra flora nativa: quillay, maitén, boldo, belloto, peumo, patagua, laurel y canelo. A ellos se sumaron árboles exóticos, como encinas y ceibos, sotobosque donde también dialogaba lo nativo con lo introducido (desde el corcolén y el culén a granados de flor y jazmines de Siberia), e incluso variados cubresuelos. Esta variedad de elementos, de distinta altura y volumen, contribuiría tanto a su imagen de bosque "natural" como a un movimiento de floraciones coloridas y cambios de coloraciones de follajes, que le daría actividad al parque durante todo el año, presentando un aspecto nuevo en cada estación.[17]

La arquitectura paisajista del parque va acompañada en el proyecto por extensiones construidas a partir de superficies de suelo en piedra y espejos de agua en los extremos:

[16] Miguel Laborde, *Parques de Santiago, Historia y patrimonio urbano* (Santiago, Midia Comunicación, 2007), 95.
[17] Laborde, *Parques de Santiago*, 96.

> La arquitectura fue encargada a Sergio Larraín y Jorge Arteaga, los que privilegiaron el uso de granito gris pulido, material elegante, durable y de fácil mantención. (…)
> A medio camino, a la altura de calle Condell, se generó otro momento arquitectónico, con graderías, espejo de agua, pavimentos y zonas con escaños sombreados como un descanso en el recorrido.[18]

La aparición del parque

La construcción del parque tampoco estuvo exenta de dificultades, partiendo por la política de usar como mano de obra a los miles de obreros cesantes llegados de las salitreras del norte, quienes con su esfuerzo físico prácticamente sin apoyo de maquinaria hicieron todo los trabajos de relleno, nivelación, trazado y plantación del parque. Asimismo el tiempo demorado lleva el proyecto a difíciles condiciones de financiamiento, cuyos costos superaron con creces los aportes estimados por el gobierno central y los acordados con las administraciones de ambos municipios. Hasta el año 1936 se continua con las obras de "hermoseamiento del parque"[19], y los municipios han debido recurrir a un empréstito para finalizar las obras con el nivel requerido por el proyecto.[20]

Al año 1940, el parque ya está completo en su construcción, las especies vegetales se han consolidado y comienzan a generar las espacialidades perseguidas por su diseñador y las discusiones se centran en el nombre definitivo para el mismo parque. Se debate entre Parque Providencia, por su relación ineludible con la avenida que lo acompaña en todo su largo; el de Parque Tajamar en memoria a los antiguos muros que contenían el río y hoy enterrados bajo el suelo del propio parque; y el de Parque Japonés, en reconocimiento a la cuantiosa donación de cerezos de flor hecho por la colonia nipona a la ciudad. Se resuelve, a fines de ese año, nombrar al parque como Parque Tajamar y avenida Tajamar, a la avenida costanera que corre entre el mismo parque y el nuevo cauce del río Mapocho.[21]

La aparición del Parque Tajamar en la escena urbana santiaguina, y en especial, en los territorios urbanizados de Providencia no sólo trajeron la novedad de un diseño paisajístico nunca visto en la ciudad por la originalidad de su sobrio lenguaje y la capacidad de volver a poner en valor los componentes más destacados de la geografía del lugar y los modos que la propia cultura de su sociedad ha perseverado para reconocerlos y valorarlos. El parque irrumpía con una propuesta de espacio abierto que en el acompañamiento de su extensión longitudinal, sea desde su propio interior o en el traslado por la avenida Providencia o la nueva avenida Tajamar, colocaba a cada habitante del lugar en un trance desconocido hasta ese momento. En el espacio y el tiempo que dicho traslado ya habitual tomaba forma y fuerza, se anudaban los componentes más cercanos del valle, como cerro y río, con la experiencia de viaje hacia el oriente sobre la continuidad de su eje articulador por excelencia de toda la ciudad capital: el eje Alameda-Providencia. Se ha puesto en valor y se ha hecho reconocible por cualquiera que lo recorra, el tramo donde la geografía del valle se anuda con lo más simbólico de su historia republicana, y aún con todos sus predecesores. Así lo reconoce un artículo de la época:

> Ahora, con los trabajos que se realizan para la canalización del río Mapocho y prolongación del Parque Forestal, en los jardines que se denominaran Parque Japonés, la entrada de Providencia, desde la Plaza Baquedano, va a ganar, grandemente, tanto en lo que a su belleza se refiere, dentro de la ciudad, cuanto por el mayor valor que adquirirán sus propiedades. La magnífica vista que hoy se domina desde Providencia del macizo andino, la mole enorme del San Cristóbal, que echa hacia esa parte de la capital sus brisas cargada con la sana fragancia de las flores de sus laderas, la circunstancia de ser un barrio de altura y, ahora, los jardines que se proyecta construir en una parte muy importante de su sector, son factores que influirán poderosamente en su adelanto y esplendor.[22]

El impacto sobre la avenida

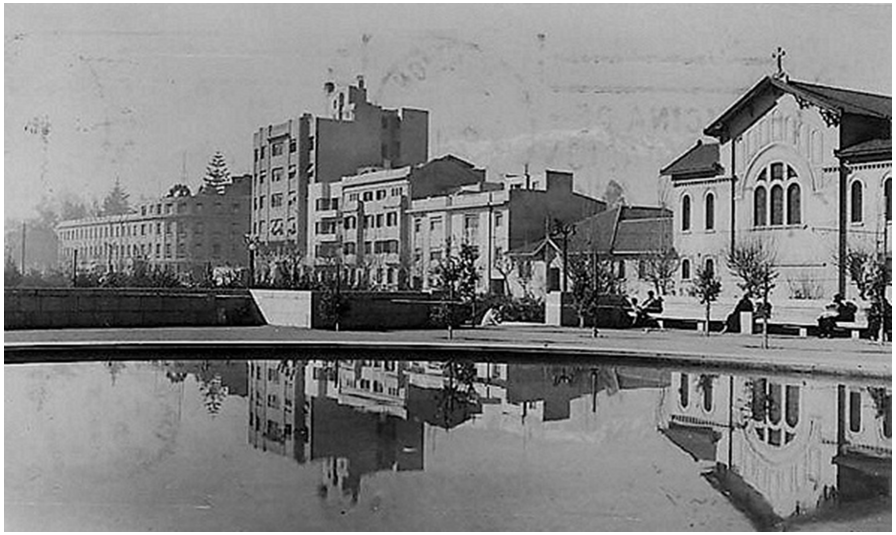
Para la avenida Providencia en su tramo más próximo a la ciudad central, el cambio es radical, es el paso impetuoso de un camino de conexión incrementalmente más reconocido, que habiendo aumentado su uso y diversidad en los modos de transitarlo, continuaba siendo un trayecto de un ancho ajustado, de alrededor de unos diez metros de pavimentos siempre precarios, tendido de rieles y postes de tranvías, acompañado de acequias y canales de regadío menores a ambos costados. Pero esencialmente flanqueado por los muros de los conventos y grandes edificios por su borde sur y el muro ritmado del propio Tajamar por el lado norte, desde la Plaza Italia hasta el inicio de los nuevos barrios y poblaciones que aparecen sobre la avenida a la altura de avenidas José Miguel Infante y Román Díaz. Es decir, hasta donde llega exactamente la intervención de los nuevos proyectos de infraestructura: la canalización del río, la avenida de borde y el parque.

Si por un breve tiempo más, el borde sur mantiene su apariencia material más impermeable, paulatinamente modificado con la aparición de algunas residencias individuales en las cercanías de Plaza Italia y de la avenida Salvador al oriente, el lado norte cambia sustancialmente. La apertura visual hasta el perfil de cumbres del cerro San Cristóbal como paisaje mediato de horizonte acompañante durante todo el trayecto, incorpora la espacialidad del cauce del río y principalmente, la volumetría permeable, en primer plano, del diseño vegetal por tramos que el propio parque propone. A ello se agrega el nuevo ancho dado a la propia avenida Providencia, que permite diseñar y construir la sección ya esbozada por el mismo Karl Brunner en sus lineamientos para Santiago, específicamente en lo atingente a la creación de la avenida Diagonal Oriente:

> Sería conveniente, que las dos líneas de tranvías en la parte poniente de la Avenida Providencia se mantengan en su ubicación actual en el costado Sur de la Avenida, este con el motivo, para asegurarle el carácter representativo a la calzada ensanchada y para evitar que las personas que quieran ir a la ciudad tengan que cruzar forzosamente la calzada.[23]

La avenida Providencia desde este momento en su desarrollo pasará a ser un referente principal en la escena urbana de la ciudad capital, jugando un rol distinto, que le deparará mayores desafíos y

[18] Laborde, *Parques de Santiago*, 96.
[19] ACM, Providencia, 20 de noviembre, 1936.
[20] ACM, Providencia, 30 de agosto, 1935.
[21] ACM, Providencia, 28 de noviembre, 1940.
[22] Revista Zig-Zag: *Providencia* (en sección visitas de Zig-Zag), 21 de febrero de 1931, Santiago.
[23] Brunner, *Santiago, la ciudad moderna*, 127.



L5.08 Vista de avenida Providencia, c. 1930.
Fotografía de las obras de urbanización de la nueva sección para avenida Providencia frente al nuevo parque del mismo nombre. El perfil propuesto considera una vereda peatonal en su borde sur, inmediato a la doble vía segregada para tranvías, una calzada con medianas de tránsito vehicular y el borde del propio parque en el lado norte. Ahora completamente abierto al espacio del río y el perfil del cerro san Cristóbal como límite norte.
(foto de autor desconocido)

L5.09 Vista de avenida Providencia, c. 1932.
Fotografía del arranque de la avenida desde plaza Baquedano con otro gran espejo de agua en la partida del paseo del nuevo parque.
(foto de Enrique Mora)

respuestas consecuentes a su nueva realidad. Por otra parte, ese mismo rol más protagónico en la escena urbana le significa adoptar un perfil, funcional y simbólico, consecuente como avenida. Construido en el transcurso de la década de 1930 se encuentra a plenitud como expresión material en la década siguiente, donde se consolida con una dimensión espacial distinta y una complejidad funcional de otro orden. Esto se materializa en el lugar de la avenida, a través de dos acciones simultáneas y complementarias para su nueva configuración: una sobre el espacio público, dice relación con el nuevo perfil adoptado por la propia avenida, y la otra desde el espacio privado, como es la sustitución gradual de los cuerpos edificados en su borde sur.

El cambio de sección

La sección de la avenida muta de un ancho irregular, que oscilaba entre los 18 y 25 metros aproximadamente, a una sección regular de 40 metros de ancho, a lo largo de toda su extensión en casi 1.300 metros. Se produce la transformación de un espacialidad confinada entre el muro de su borde sur, conformado por los cierros de conventos, parques de haciendas, hospital y otras instituciones religiosas, ya alternado a la fecha con algunas edificaciones residenciales de hasta dos niveles, que enfrentan la vía que une Plaza Italia con el tramo más oriental de la propia avenida, configurada por doble fachada. Y su borde norte, originalmente, conformado por la sucesión de los tajamares de albañilería de Joaquín Toesca, con una envergadura que oscila entre uno y tres metros de altura, más un antepecho del paseo de otro metro de altura, configurando un bloqueo a la vista en todo su largo, con la excepción de los puntos de traslapo de una sección de tajamar y la siguiente.[24] Este borde en la nueva sección, lo conforma el nuevo trazado del parque Tajamar, con el macizo vegetal en formación y un ancho equivalente al de la misma avenida en su arranque occidental, que se triplica en su extremo oriental.

La nueva sección de 40 metros otorgada a la avenida Providencia se compone, desde el borde construido hacia el parque, de los siguientes segmentos: una vereda levemente irregular que oscila entre 3 y 4 metros inmediatos a la línea de cierro de las propiedades, la que absorbe en su variabilidad los ajustes entre líneas de distintas propiedades; una calzada de 9 metros reservada exclusivamente a la doble vía de los tranvías; delimitada por una segunda vereda de 3 metros; luego, una doble calzada pavimentada de 9 metros cada una; separadas por una franja de islotes centrales; y, una vereda continua de borde en el parque de otros 3 metros de ancho. Las veredas peatonales del lado sur son pavimentadas en baldosa de cemento con tazas a distancia regular para los árboles, plantadas con dos hileras de plátanos orientales. Los islotes separadores de ambas calzadas vehiculares, tiene igual acabado de superficie que las veredas anteriores y actúan de soporte para la postación de la luminaria pública. Asimismo, la reserva de la franja central se utiliza para localizar las estaciones de servicio de combustible para los vehículos de motor, así como opción de detención y de giro para retorno de los mismos. La vereda incorporada al parque es de pavimento blando de maicillo, al igual que la mayor parte de los senderos interiores y del borde opuesto hacia el río.

[24] Situación de apertura que se produce sólo dos veces en todo el largo de la avenida según el levantamiento realizado por Alejandro Bertrand en 1890.

L5.10 Vista de avenida Providencia, c. 1935.
Otra fotografía del nuevo perfil desarrollado para la avenida en su tramo occidental, donde a los elementos antes descritos, se agrega la instalación de las expendedoras de combustible en el espacio de las medianas sobre la calzada vehicular. Imagen a la altura de cruce con avenida Salvador.
(foto de Harry P. Hart)

L5.11 Vista de plaza Baquedano, c. 1932.
Fotografía de la plaza con los edificios Turri, en su versión original, levantados en su borde sur. El conjunto de edificios de departamentos habitacionales será el primero en su tamaño que se replicará en el largo de la avenida con frente al nuevo parque.
(foto de autor desconocido)

La calidad otorgada y la espacialidad asumida por la avenida Providencia en su espacio público, producto de una inversión pública inducida que intentaba la absorción de la mayor cantidad de mano de obra desocupada como principal insumo de construcción, significó como respuesta casi inmediata la inversión privada en la propiedad particular, junto a la acción inmobiliaria de las cajas de previsión.[25] Ello se refleja con el inicio de un cambio casi simultáneo y acelerado de su borde sur, donde los antiguos muros de cierro de propiedades o las primeras construcciones de las residencias individuales es reemplazado, o al menos combinado con la irrupción de cuerpos edificados de mayor envergadura y altura, preferentemente localizados en esquinas de otras avenidas que usufructúan del nuevo paisaje urbano acaecido en la ciudad. Es sobre la avenida Providencia, específicamente frente a la Plaza Baquedano donde la opción de residir en una vivienda en altura en Santiago es ofrecida por primera vez como opción residencial en la ciudad capital, en un tipo edificatorio levantado con anterioridad en la "city" en términos de Karl Brunner, pero con fines comerciales e institucionales.

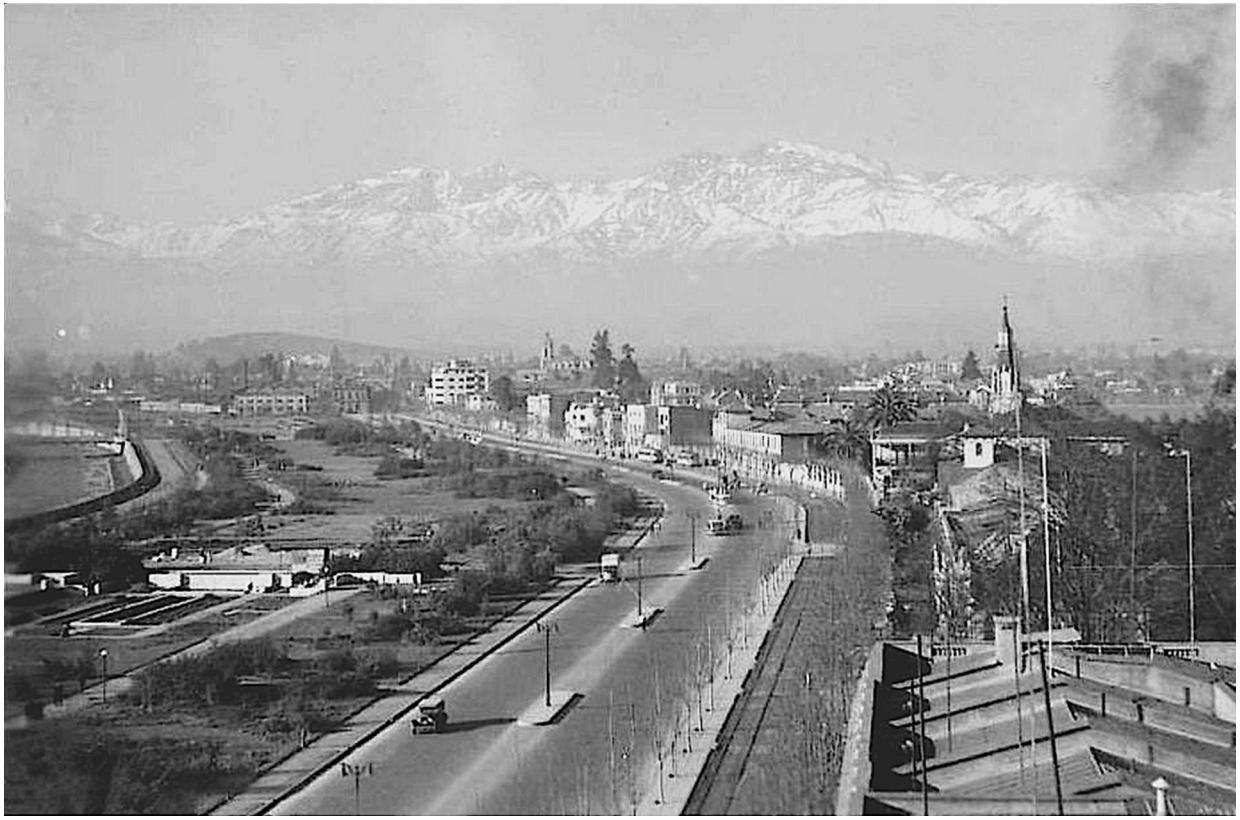
Los edificios pioneros

El proyecto fundamental de incorporación de este nuevo componente morfológico urbano en la configuración de la ciudad y de avenida Providencia fue el proyecto de los edificios Turri, ubicado en el borde sur enfrentando la espacialidad de apertura generado por la recién estrenada plaza, con el panorama hacia el cerro San Cristóbal por el norte y cordillera, parque y avenida hacia el oriente:

> Enrique Turri era un comerciante y constructor, que se inició en el negocio inmobiliario a gran escala con los edificios que llevan su nombre. Construía para luego rentar a particulares cada departamento y local comercial, puesto que aún no existía una ley que regulara la compra de departamentos y permitiera la copropiedad. (…)
> El edificio, diseñado por Guillermo Schneider, contaba con 60 departamentos distribuidos en 6 bloques, dos centrales de 8 pisos y 4 laterales de 5 pisos. En la planta baja se construyó un teatro y plantas libres para locales comerciales. El conjunto de los Turri mantiene la horizontal a lo largo de los 106 metros de frente, por lo que el primer piso va modificando su altura, que parte con 3,80 metros en calle Ramón Carnicer y termina con 5 metros de piso a cielo en avenida Vicuña Mackenna, (…)
> Los accesos a los departamentos, independientes para cada bloque, son totalmente diferenciados e independientes de los comercios de la planta baja. Se accede a las escaleras y ascensores a través de un largo y angosto hall, minimizando los espacios comunes para dejar la mayor superficie para el comercio, (…)[26]

El año 1931 se inaugura el Teatro Baquedano constituyéndose en un polo cultural y sede de espectáculos de variedades de gran convocatoria para la ciudad. Pero la envergadura de la operación inmobiliaria puesta en juego junto a las repercusiones en el país de la Gran Depresión que ya afectan hace un par de años a las principales economías del mundo, complican la ejecución del proyecto y obligan a su dueño en el año 1933, a vender los edificios a la Caja de Previsión de Empleados Particulares, la que ocupa los departamentos para arriendo de sus afiliados y continúa el proyecto de edificación con los edificios faltantes hacia el sur por ambas vías que lo delimitan:

[25] Las cajas de previsión corresponde a las instituciones encargadas de administrar los fondos de pensiones y jubilaciones de los distintos cuerpos de trabajadores asalariados del país. Se ordenan por gremios o tipo de institución que los contrata (públicos y privados).
[26] Esteban Castro, *Edificios Turri: testigos de un modo de hacer ciudad*, (Santiago: texto no publicado, 2004), 7-8.



L5.12 Vista de avenida Providencia en 1938.
Fotografía desde edificios Turri en que se domina la nueva sección construida para avenida Providencia, junto al avance en los trabajos de jardines del parque que la enfrenta. La nueva espacialidad del lugar será un factor determinante para la generación de cuerpos verticales edificados en su borde sur, en los frentes de las antiguas propiedades de establecimientos religiosos.
(foto de Enrique Mora)

L5.13 Vista de plaza Baquedano, c. 1932.
Fotografía de la plaza y edificios Turri, en su versión original, con el frente de avenida Providencia hacia el oriente, donde se evidencia la aparición de otros edificios de tamaño y destino similar a los alojados en la plaza de arranque de la avenida.
(foto de Enrique Mora)

> El año 1934 la Caja inicia la construcción del edificio en calle Ramón Carnicer, de 9 pisos y 66 departamentos. Al año siguiente se construye el edificio en avenida Vicuña Mackenna, de 9 pisos y 64 departamentos, ambos diseñados por el arquitecto Exequiel Tapia Urizar. En una publicación de la época son descritos como *"departamentos de lujo, provistos de todas las comodidades de la construcción moderna"*. El año 1935 se agregan 3 pisos a los bloques laterales originales, sumando un total de 84 departamentos.[27]

La ampliación señalada otorga al conjunto una altura regular de ocho niveles, reconocida hasta hoy en la imagen del lugar y de los propios edificios. Su expresión formal cercana al Art Decó lo coloca en directa relación con la expresión formal de los elementos más arquitectónicos del parque que tiene en frente, así como con la manifestación plástica de las futuras intervenciones escultóricas que irán teniendo sede sobre el mismo espacio verde.

La ley de propiedad horizontal

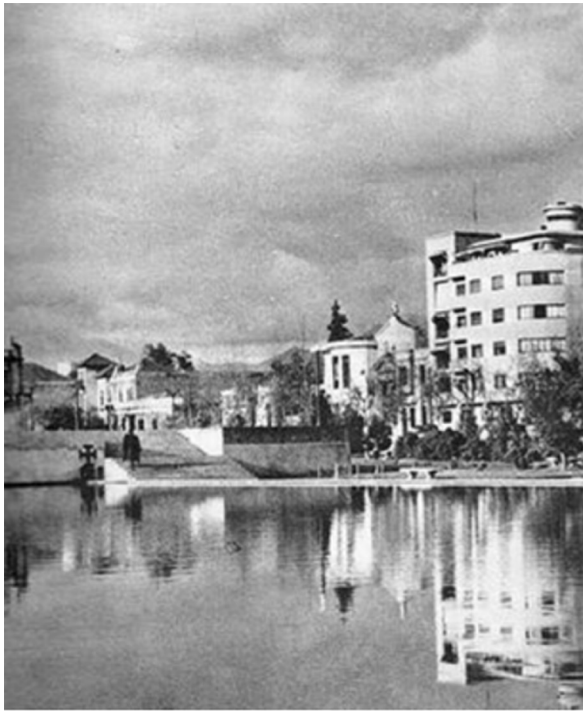
Por otra parte, el conjunto de los edificios Turri, con una capacidad de 214 departamentos en arriendo, es uno de los proyectos clave al momento de generar la ley número 6.071 del año 1937, que modifica el régimen de propiedad de los inmuebles, la que establece en lo sustancial que:

> Artículo 1º Los diversos pisos de un edificio y los departamentos en que se divida cada piso podrán pertenecer a distintos propietarios, de acuerdo con las disposiciones de esta Ley.
> Art. 2º Cada propietario será dueño exclusivo de su piso o departamento y comunero en los bienes afectos al uso común.[28]

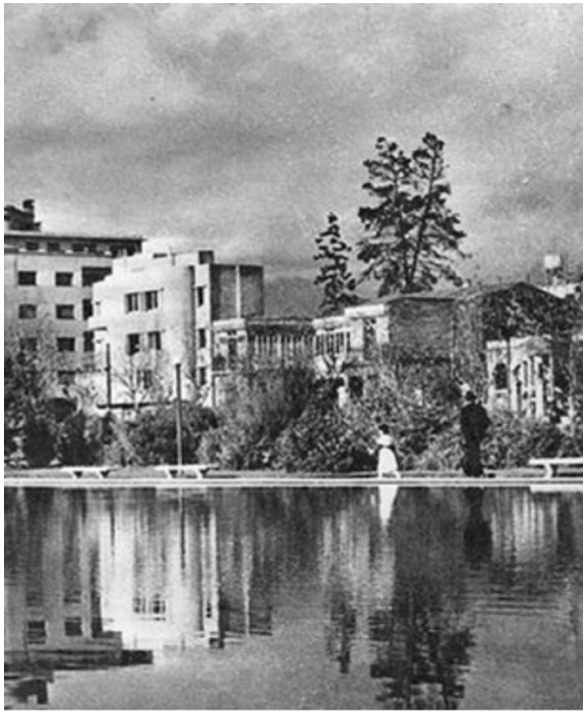
Conocida como la ley de propiedad horizontal será clave al momento de equiparar las condiciones alternativas de compra o renta de una propiedad bien raíz. Condición que favorecía hasta la fecha a las propiedades de viviendas con lote por sobre los departamentos en edificios de pisos. Ello marcará en avenida Providencia un nuevo ciclo edificatorio, desde la experiencia de los edificios Turri, que comienzan a ser enajenados por la Caja de Previsión a sus ocupantes, a través de créditos hipotecarios otorgados por la misma institución. El interés de ampliar la oferta inmobiliaria a departamentos en altura, combinado a la calidad del frente de avenida emplazado frente al Parque Tajamar, que prolonga un valor reconocido en el frente del parque Forestal superado en la calidad del paisaje enfrentado, sumado al valor del suelo en el mismo frente, convierte su enajenación en negocio interesante para las instituciones propietarias de los mismos predios.

El cambio urbano no se hace esperar, a pesar del difícil momento que enfrenta la economía mundial y sus impactos locales, se iniciará un proceso de transformación morfológica sobre el frente de la avenida, que originado en este primer tramo marcará en etapas posteriores la condición de altura, concentración e intensidad de las actividades urbanas sobre la avenida en comparación, y siempre en ventaja, respecto al resto del territorio comunal, reconociendo a la vez, que la particular forma de esta morfología

[27] Castro, *Edificios Turri*, 10.
[28] Ley Nº 6071 del 16 de agosto de 1937, Chile.



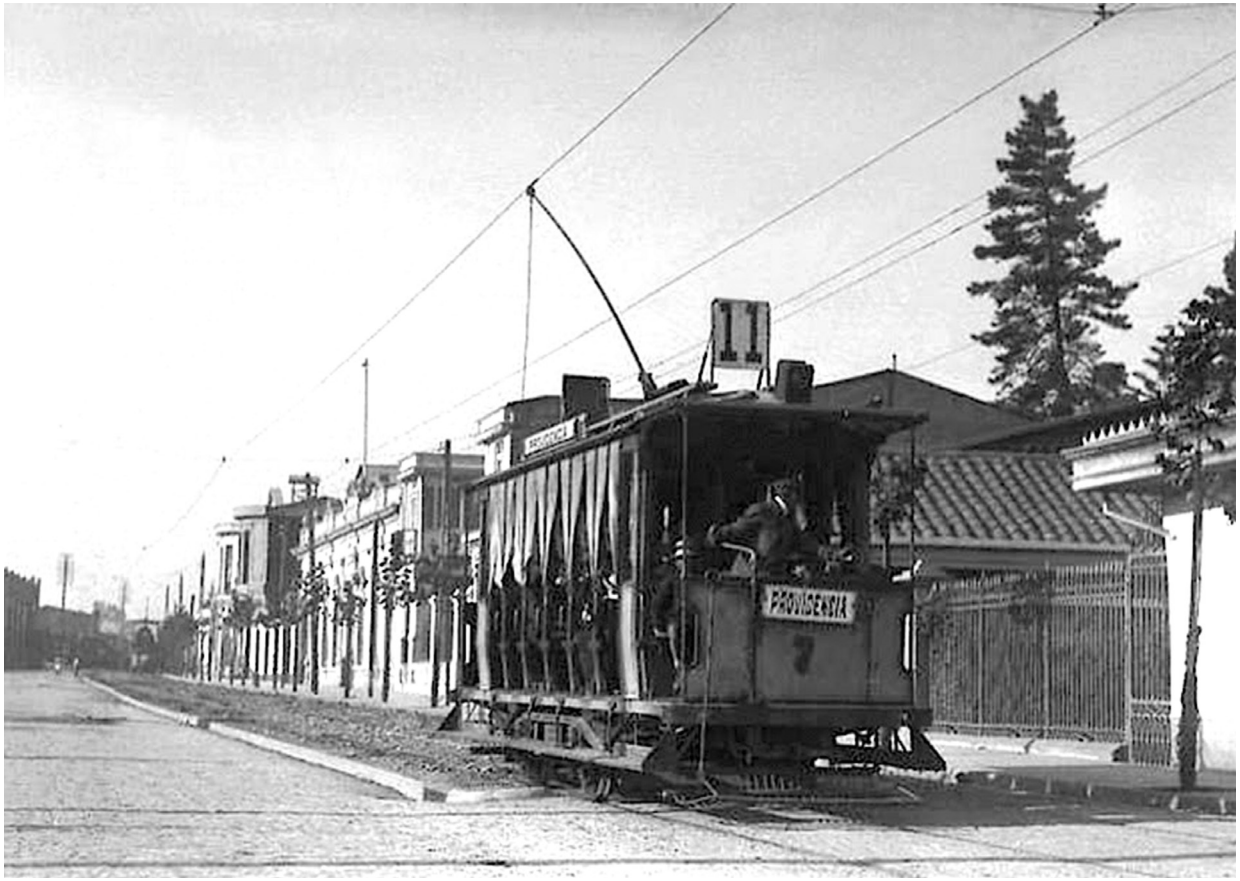
L5.14 Vista de avenida Providencia, c. 1935.
Otras fotografías que dan cuenta de la nueva escala edificatoria que comienza a constituir el frente construido del borde sur de avenida Providencia. De cierta forma replica y en otra adelanta, un tipo y tamaño de edificios que paralelamente conforman el frente hacia el parque Forestal, en el primer tramo canalizado del río Mapocho.
(fotos de autor desconocido)



de mayor escala del tramo señalado mantendrá particularidades que la distinguen hasta el día de hoy en la lectura formal que se puede hacer de la misma avenida.

Ese mismo cambio urbano marca un punto de no retorno para avenida Providencia en la sustitución de los cuerpos edificados dominantes, donde la envergadura de los complejos conventuales, de iglesias, hospitales o la estación de trenes deberán entregar la primacía de tamaño a los cuerpos de residencias particulares colectivas. Sin ser necesariamente sustituidos los primeros por los segundos, asumirán un rol más discreto en su presencia formal sobre la avenida, para luego, con el paso del tiempo constituirse en situaciones de excepción y por lo mismo, volver a recuperar una presencia distintiva pero ahora en un tono distinto a la originalmente ocupada.

Los grandes edificios de altura inician un proceso de conquista sobre el frente de la avenida que avanzará progresivamente hacia el oriente, y que aumentará la envergadura de sus piezas de forma incremental hasta el día de hoy. Con antelación deberá resolver para su proyección hacia la extensión de la avenida, un problema estructural de base como es la crítica sección o ancho disponible de espacio público que presenta avenida Providencia desde el término del Parque Tajamar hasta alcanzar el canal San Carlos, para empalmar con la futura avenida Apoquindo, destino de los próximos suburbios residenciales, localizados cada vez más próximos al faldeo cordillerano: la postal tan anhelada por la aristocracia criolla desde la mirada lejana y casi nostálgica desde la ciudad central.



L5.15 Vista de avenida Providencia, c. 1930.
Fotografía de la avenida en su tramo entre avenidas José Miguel Infante y Manuel Montt con la fachada continua consolidada en el inicio de su tramo de sección con doble fachada. La vereda peatonal arborizada, el espacio de circulación exclusiva del tranvía y la calzada vehicular pavimentada, da cuenta de la extensión adaptada hacia el oriente, de la propuesta de diseño para el espacio público aplicada en su tramo más occidental.
(fotos de autor desconocido)

La avenida y las urbanizaciones. 2 (5) 2
Procesos urbanizadores en el territorio comunal e impactos en la avenida.
La separación de Las Condes y la aparición del barrio El Golf, 1932.

Si el impacto del proceso urbanizador resultó llamativo en la década precedente, dada la novedad de los nuevos códigos con que se organiza y diseña el territorio de la comuna, la década correspondiente a 1930 se destaca por la intensidad adquirida por el mismo proceso. Un conjunto de actores sociales involucrados, cada vez más complejo en sus relaciones, cada vez más osado en sus intenciones y cada vez más ambicioso en sus resultados, llevará ese proceso –casi de "furia urbanizadora"- a niveles no conocidos hasta el momento. Es allí donde el municipio, responsable principal del gobierno local, juega un rol clave para articular voluntades y ordenar prioridades sobre el proceso transformador de la configuración del suelo y el espacio urbano, sumergidos ambos en un cambio radical que involucra a toda la extensión del territorio comunal.

La fuerza expresada en una avenida

La avenida Providencia fortalece su rol estructural en la ordenación territorial que perfila el proceso en marcha. Su transformación formal en el tramo más occidental de la misma, se afirma en el sentido funcional que adquiere como vía alimentadora de todo el proceso urbanizador desarrollado en la extensión del propio territorio y en los esbozos, más tarde confirmados, de aquel incipiente desarrollo urbano ocurriendo al oriente del canal San Carlos sobre avenida Apoquindo. La estrategia aplicada por el municipio conlleva la preocupación prioritaria sobre la propia avenida, a la que confluyen cual afluentes de un río todo el sistema de avenidas perpendiculares, de sentido norte sur, que se desprenden de la misma y sobre las cuales también mantiene una cierta tuición y preocupación de cuidar ciertos perfiles mínimos requeridos y una calidad razonable de sus secciones. Para entregar, por otra parte, a la iniciativa de actuaciones urbanizadoras de los privados la generación de todas las calles secundarias necesarias para dar acceso a las nuevas subdivisiones y fragmentaciones en lotes menores del suelo.

Asimismo aparecerá en corto plazo la preocupación desde el municipio de generar algunas avenidas transversales, que crucen el territorio en sentido oriente poniente, y que configuran una macro red de avenidas principales de conexión, con una decidida menor frecuencia que aquellas perpendiculares a avenida Providencia. Las más distantes a la avenida, al sur del territorio comunal casi en los deslindes con la vecina comuna de Ñuñoa, como son las avenidas Santa Isabel y Francisco Bilbao, mantendrán su independencia de la avenida Providencia. A diferencia de otras avenidas, generadas a partir de este período, como son avenidas Las Lilas (actual Eliodoro Yáñez) y Margarita (actual Carlos Antúnez), las que parten paralelas a la avenida Providencia en el sector oriental para terminar como afluentes de la misma avenida principal aguas abajo de su recorrido. La primera, frente al nuevo parque Tajamar y el recién estrenado puente del Arzobispo y, la segunda, frente a calle La Concepción en el borde más oriental de la Casa de Huérfanos, que fuerza y modifica su trazado.

La construcción de cada una de ellas será un proceso lento e incremental, donde fragmentos inconexos entre sí terminarán configurando esa red de macro manzanas que componen la estructura del territorio comunal actual. Su configuración final es más resultado de un ejercicio pragmático de actuaciones concatenadas que la aplicación consciente de un modelo de estructura urbana preconcebido. Ello, a pesar que durante este mismo período la legislación urbana irá siendo más específica y requiriendo de los municipios el diseño de instrumentos de ordenación territorial, los que evolucionan desde los planos de transformación hacia los planos reguladores, conforme a la política urbana y la reglamentación vigente sobre ciudades a nivel nacional.

Los términos dominantes en los acuerdos registrados en las actas municipales de la década[29], abundan en expresiones como: *aprobar trazados, creación de nueva calle, dotar de alumbrado público, servicio de alcantarillado y agua potable, pavimentación de calzadas, recepción de veredas, subdivisiones de lotes, postación y cableado, servicio de aseo, construcción de cierros, permiso de edificación, solicitud de líneas de cierro y antejardín, placas de nombre de calles y número de edificio*, entre otros. Todo el proceso de consolidación como comuna con identidad está dominado por el fortalecimiento de su condición urbana como característica que aborda la totalidad de su extensión territorial. Ello se hace especialmente evidente a partir de 1932, con la segregación definitiva de los territorios orientales correspondientes a la nueva comuna de Las Condes, que reclamaba su autonomía ya desde el año 1901:

> Tal situación se mantuvo hasta 1932, fecha en que se dictó la Ley 5126 de 19 de mayo de aquel año, que dispuso:
> *Restablécese la antigua Comuna de Las Condes, en el Departamento de Santiago, actualmente incorporada a la Comuna de Providencia. Esta Comuna se reconstituye con los límites que tenía antes de la vigencia de los Decretos Leyes N°8582 y 8583 de 30 de diciembre de 1927. Su cabecera será el villorrio de El Tropezón, situado en el camino de Santiago a Apoquindo.*
> (…) En esta forma, la Comuna de Las Condes se reconstituyó con su antiguo territorio formado por las Subdelegaciones Las Condes, Apoquindo y Mineral Las Condes. El único cambio consistió en trasladar la cabecera de la Comuna desde el villorrio de San Enrique al del Tropezón, ubicado en la bifurcación de las actuales avenidas Las Condes y Apoquindo, disposición que ha perdido todo significado al desaparecer este villorrio integrándose a un conglomerado urbano único.[30]

El ajuste de territorio comunal

La separación de territorios implicó a la comuna de Providencia ajustar su extensión y quedar delimitada por el curso del canal San Carlos, por el oriente, y por el río Mapocho hasta la puntilla de Lo Contador, por el norte. También le implicó la pérdida de ingresos por derechos de explotación de arenas del río y el traspaso al nuevo municipio de varias obras de adelanto en ese territorio[31], como era la demarcación del lecho del río con los propietarios ribereños[32], el arreglo de los caminos de Vitacura hasta Lo Castillo y Las Condes[33], el alumbrado público del camino de Las Condes y conseguir el servicio de autobuses hasta El Tropezón[34], y aprobar la resolución que impide el tránsito de camiones por el camino de Apoquindo.[35] Todas acciones que incipientemente anunciaban desde ya el desarrollo urbano futuro del

nuevo territorio comunal, pero a la vez, consolidaban con mayor fuerza el rol intermediario que avenida Providencia entraría a jugar, como vía interconectora, entre los nuevos suburbios y su accesibilidad, casi en exclusiva, hacia y desde la ciudad central.

Las acciones desplegadas sobre el sistema de las avenidas comunales durante el período, muestra una clara preferencia de intervención e inversiones hacia la mitad más oriental del territorio, es decir, desde avenida Pedro de Valdivia hacia el canal San Carlos, área que acoge los procesos generadores de nuevos barrios más acomodados, contra la mitad occidental que presenta un proceso de consolidación sobre las iniciativas desarrolladas la década anterior, así como una actitud receptora hacia los usos de suelo no promovidos o directamente expulsados de avenida Providencia y del desarrollo del sector más oriental del suelo comunal.

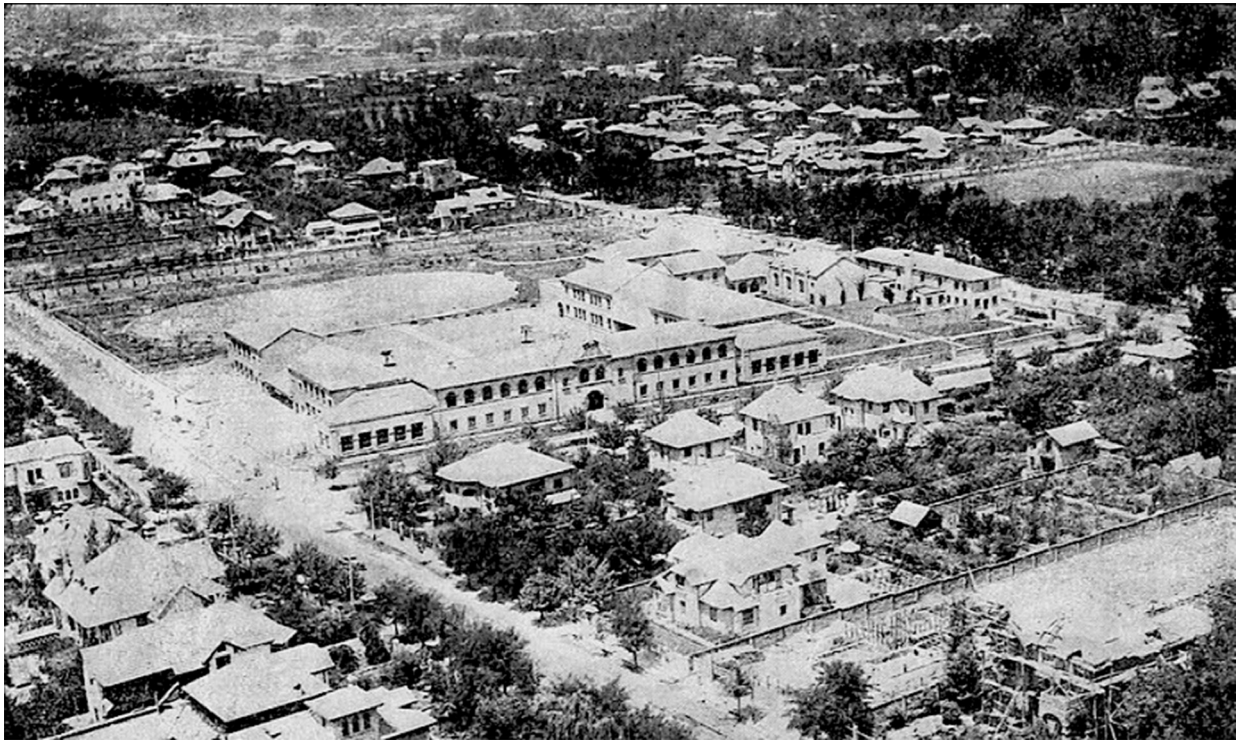
Los nuevos territorios de penetración

Algunas de las nuevas avenidas creadas por los recientes trazados de loteos, previamente aprobadas y materializados, son entregadas formalmente al uso y la administración pública. Tales caso son las avenidas Ricardo Lyon y General Köerner (actual Suecia)[36], ambas arrancan perpendiculares de avenida Providencia al sur, localizadas entre las avenidas principales Pedro de Valdivia y Los Leones, ya en pleno funcionamiento. La avenida Ricardo Lyon corresponde al trazado del antiguo camino rural del fundo predecesor, paralela a avenida Pedro de Valdivia, flanqueado por dos imponentes hileras de plátanos orientales, que deja en evidencia por lo irregular de los fondos de lotes que sirve y su aparición simultánea en todo el largo de su extensión, su condición de preexistencia. A diferencia de la otra avenida, que corre paralela y más cercana a avenida Los Leones, la que se materializará por segmentos sucesivos hasta empalmar con su equivalente generada desde el sur, desde avenida Irarrázaval. Un proceso similar ocurre con avenida Constanza (actual Holanda), al oriente de Los Leones, que también nace en un tramo inicial de avenida Providencia hasta Margarita (actual Carlos Antúnez), para prolongarse al sur con posterioridad y terminar cruzando todo el territorio comunal.

El proceso de penetración hacia el sur del territorio comunal no fue fácil para la mayor parte de las nuevas avenidas. El caso de avenida Pedro de Valdivia fue una excepción y los costos de su creación y consolidación recayeron en el municipio, desde el momento de aceptar su entrega al espacio público y deber asumir etapas de urbanización como la pavimentación, creación de veredas de baldosas, iluminación, arbolado y riego y futura mantención de la misma.

La avenida Los Leones, por otra parte, a pesar de su apertura inmediata hasta el límite sur comunal, demorará el proceso urbanizador igualmente en manos del municipio, con su pavimentación progresiva[37], iniciada desde avenida Providencia hasta calle Cousiño (actual avenida Pocuro) y frenada al sur, por serios problemas de abastecimiento de agua potable para los ocupantes de las nuevas poblaciones del sector. Ello sumado al casi inmediato requerimiento de ampliación de la propia avenida[38], dado el crecimiento vertiginoso de los usuarios de automóviles y medios de transporte público de los nuevos barrios en creación por todo el territorio adyacente. Así como la decisión de generar una nueva plaza comunal,

[29] Las actas del Consejo Municipal registran entre 1930 y 1939 un total de 402 sesiones y 2.718 acuerdos, de los cuales casi la mitad corresponden a materias de orden territorial y aluden directamente al proceso urbanizador.
[30] René León Echaiz, *Ñuñohue* (Santiago: Editorial Francisco de Aguirre, 1972), 206.
[31] ACM, Providencia, 23 de julio, 1930.
[32] ACM, Providencia, 29 de enero, 1930.
[33] ACM, Providencia, 19 de febrero, 1930.
[34] ACM, Providencia, 2 de enero, 1930.
[35] ACM, Providencia, 6 de junio, 1930.
[36] ACM, Providencia, 15 de enero, 1930.
[37] ACM, Providencia, 23 de febrero, 1934.
[38] ACM, Providencia, 13 de diciembre, 1935.



L5.16 Vista de población Los Leones, c. 1931 y 1934.
Fotografías de la evolución de los barrios residenciales generados al oriente de avenida Pedro de Valdivia. Con la construcción de nuevas calles, casas y equipamiento, como la sede para el Santiago College (superior) o la habilitación urbanizada del antiguo camino rural en avenida Ricardo Lyon (inferior).
(fotos de Karl Brunner)

llamada plaza de la Alcaldesa[39], en la intersección de las avenidas Los Leones y Francisco Bilbao, reconociendo la jerarquía urbana del nuevo cruce y las futuras demandas de espacios de ocio por su población. Una propuesta de espacio público de similares características a la plaza generada a igual latitud en el proyecto de avenida Pedro de Valdivia.

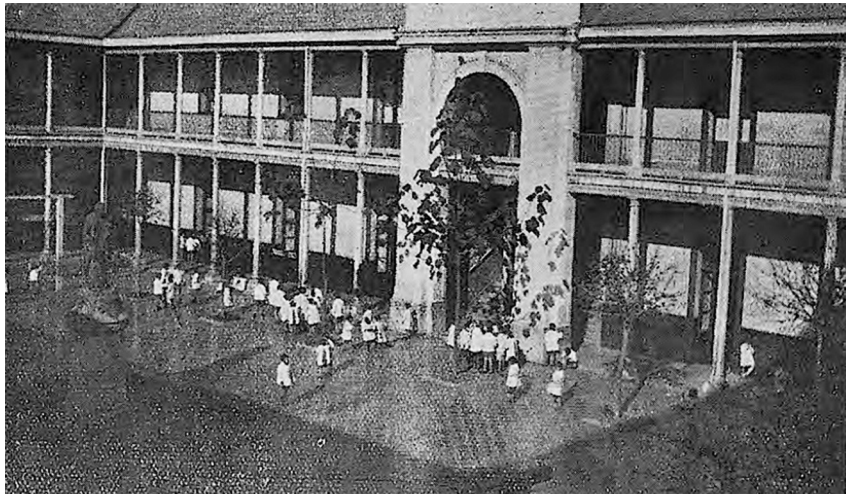
La siguiente avenida de jerarquía equivalente hacia el oriente corresponde a avenida El Bosque, con un desarrollo más paulatino en el tiempo, consecuencia de la falta de agua potable ya señalada, con lo cual mantuvo su tuición en manos de los inversionistas y propietarios originales, los que se preocuparon directamente de su desarrollo y hermoseamiento urbano.[40]

Cierra el sistema de avenidas que arrancan desde avenida Providencia al sur, la avenida Tobalaba convertida en nuevo límite comunal. Esta resulta de especial complejidad, dado su origen de camino rural inmediato al canal San Carlos cuyos terrenos aledaños reclaman como propiedad los canalistas del Maipo[41], llevando a una larga disputa con el municipio, llegándose a proponer la exigencia del abovedamiento completo del canal.[42] La solución acordada corresponde a la situación actual de la avenida, la que arranca con una plaza en la intersección con avenida Providencia, marcando el acceso oriente a la comuna. Se prolonga al sur con la línea de cierros acordada y establecida para las propiedades que la enfrentan, la sección de la avenida cuya calzada es pavimentada por el municipio[43] y la entrega de los terrenos al poniente del cauce del canal (12 varas de ancho) para el desarrollo de un parque lineal[44] que acompañará toda su extensión hacia el suroriente. Asimismo se acuerda la prolongación de las líneas de tranvía de avenida Providencia por Tobalaba hasta la calle Copihues (600 metros al sur por la misma avenida).[45] Poco tiempo después, la prolongación del tranvía llegará hasta avenida Las Lilas, empalmando con la línea de tranvía que sube por avenida Colón hacia los Baños de Apoquindo. Esta nueva configuración potencia a avenida Providencia como un nodo articulador y distribuidor, no tan sólo al oriente sino que a todas las extensiones de barrios surorientales, que se multiplicarán por esos territorios en expansión fuera de los dominios de la propia comuna.

Las otras avenidas

De las avenidas localizadas perpendiculares a avenida Providencia, al poniente de avenida Pedro de Valdivia, sólo se hace mención a la transformación de una de ellas, la avenida Manuel Montt[46], para la cual se propone regularizar su sección igualando su perfil con el de avenida Miguel Claro, su paralela inmediata más occidental. Culminando con ello, los últimos esfuerzos de constituir como avenidas urbanas, de rango equivalente a las nuevas aperturas a algunos de los callejones originales de la estructura rural previa del territorio comunal. Ello implicará esfuerzos e inversiones importantes de parte del municipio en urbanización, iniciadas con las expropiaciones necesarias para terminar de regularizar la sección mínima del espacio público, para luego pavimentar calzadas y veredas, colocar alumbrado, postación y arborización, más la posterior mantención del sistema completo del nuevo espacio público incorporado al ámbito comunal.

[39] ACM, Providencia, 11 de febrero, 1938.
[40] ACM, Providencia, 12 de marzo, 1937.
[41] Propietarios y administradores de prácticamente todos los derechos de agua del valle de Santiago, de los que forma parte el canal San Carlos.
[42] ACM, Providencia, 22 de septiembre, 1933.
[43] ACM, Providencia, 21 de julio, 1933.
[44] ACM, Providencia, 17 de marzo, 1933.
[45] ACM, Providencia, 22 de septiembre, 1933.
[46] ACM, Providencia, 14 de julio, 1933.



L5.17 Vistas de Costanera y Casa de Huérfanos, c. 1930.
Fotografía de registro de inicio de trabajos de mejoramiento de trazado de avenida Costanera (izquierda) al oriente de puente del Arzobispo (al fondo). Junto a dos fotografías del frente de la Casa de Huérfanos y una vista de un patio interior en igual fecha (derecha).
(fotos de autor desconocido)

De las avenidas de traza paralela a avenida Providencia destaca la prioridad dada a la avenida Costanera, para la que se solicita, en el año 1930, el desarrollo de un proyecto completo materializado en un plano de la misma.[47] De acuerdo al proyecto aprobado se procede a las expropiaciones necesarias[48], se establecen las líneas oficiales de predios que la enfrentan no sin la correspondiente y tenaz oposición de algunos propietarios.[49] Se estudian alternativas para su pavimentación[50] complejizada por la condición de relleno sobre cauce del río de todo su trazado, acordando en el año 1936 su pavimentación desde el canal San Carlos hasta el puente del Arzobispo[51], previo abovedamiento del cruce sobre el canal.[52] A poco de su entrada en uso se constatan problemas de tráfico y congestión, principalmente como consecuencia de la reducción de su perfil de dos vías por sentido con islotes centrales, a una vía por lado en todo el tramo que acompaña a la extensión del parque Tajamar.[53] Dos años más tarde, se modifica su sección y se completa su pavimentación en el tramo poniente y se plantan los plátanos orientales que flanquean la avenida hasta hoy.[54] Asimismo se autoriza la instalación de las primeras bombas bencineras localizadas sobre esta misma avenida.[55]

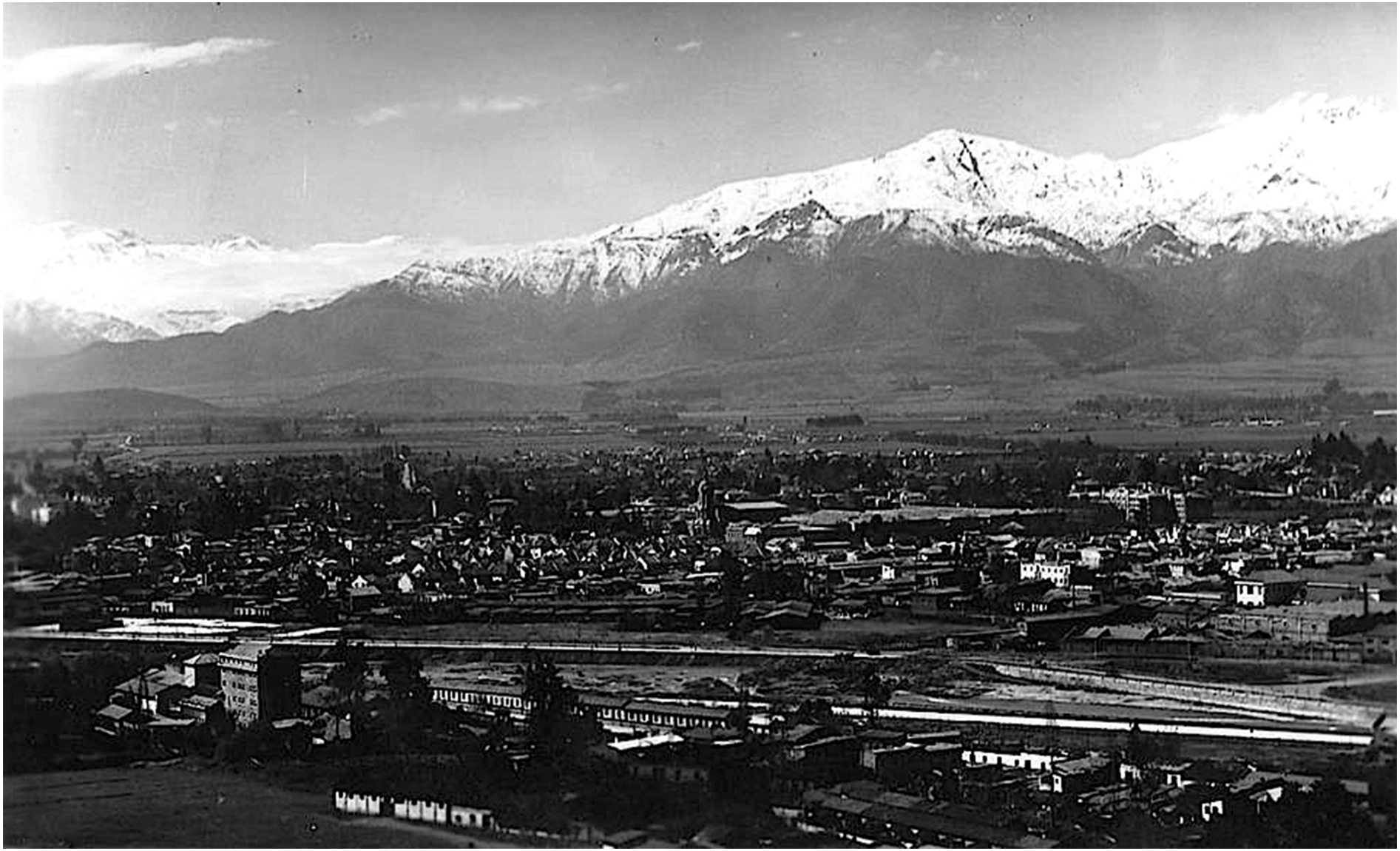
El éxito inmediato y colapso casi simultáneo de avenida Costanera, será presagio de una intensidad de uso generado por el naciente modo de vida desplegado en la ciudad de nueva escala. Donde las residencias de suburbios, y en especial, aquellas que alojan la vivienda de las clases más acomodadas, ahora distantes con los lugares de trabajo, el comercio y los servicios localizados en la ciudad central harán de la movilidad un componente fundamental de la nueva estructura urbana. En la cual, avenida Providencia jugará un rol mediador y estratégico, donde la complementariedad con avenidas como la Costanera le harán posible ajustar las demandas y los flujos en niveles que permitan la coexistencia de requerimientos de paso de esas demandas de viaje a la ciudad central, con el despliegue de alternativas de localización para parte de esos requerimientos de lugares de abastecimiento o prestación de servicios esenciales, que harán del lugar de la propia avenida una alternativa creciente de instalación de algunos de esos servicios buscados en la ciudad central hasta esa fecha.

Las distintas expresiones de la avenida

La avenida Providencia a ese momento, esboza tres perfiles de forma y función, que de uno u otro modo prevalecen hasta hoy en el lugar. Un tercio inicial ubicado más al occidente, que asume su nuevo rol y su nueva expresión formal en la sección de la avenida desplegada enfrentando al parque Tajamar, que salta bruscamente de ser un lugar cerrado y de paso lineal a uno de los lugares mejor posesionados como calidad urbana de toda la ciudad, con todos los atributos mejorados, ostentado por el frente urbano al parque Forestal hacia principios de siglo. Pero ahora agrega la condición edificatoria de nueva escala que abren los edificios Turri y prolongan varios edificios esquinas, que tiene toda su extensión rediseñada para desplegarlo en propiedad.

Le sigue, un tercio central que acompaña la avenida hasta su cruce con avenida Pedro de Valdivia, la que se presenta previamente más consolidada desde el punto de vista urbano. Construida en toda su extensión sobre las líneas de ambos bordes de la avenida, combinando los usos residenciales, con

[47] ACM, Providencia, 11 de junio, 1930.
[48] ACM, Providencia, 16 de marzo, 1932.
[49] ACM, Providencia, 2 de junio, 1933.
[50] ACM, Providencia, 2 de agosto, 1935.
[51] ACM, Providencia, 30 de octubre, 1936.
[52] ACM, Providencia, 5 de julio, 1936.
[53] ACM, Providencia, 2 de abril, 1937.
[54] ACM, Providencia, 8 de abril, 1938.
[55] ACM, Providencia, 21 de enero, 1938.



L5.18 Vista panorámica de Providencia, c. 1938.
Fotografía desde el cerro San Cristóbal con la avenida principal en primer plano, marcada por la línea de sus edificaciones, por la canalización del río y el diseño del nuevo parque. Se puede observar el desarrollo de los nuevos suburbios de la propia comuna y de Ñuñoa hacia el sur. (foto de Enrique Mora)

Chile, Santiago visto desde el San Cristobal

instalaciones industriales y artesanales de distinta envergadura, desde la fábrica Grau y la curtiembre Magnere a los talleres de pequeña escala combinado con la residencia, de fachada corrida y otras, de antejardines mínimos. Es la localización de parte importante de las nuevas poblaciones, de lo asumido como ciudad-jardín, desplegadas sobre la avenida y sus calles transversales de menor sección. Aloja la sede de la Casa de Huérfanos y la sede de las dependencias municipales enfrentadas entre sí, constituyendo un lugar de centralidad formal y funcional para toda la comuna y sus pobladores.

Y por último, un tercio oriental que arranca entre los terrenos del matadero, ya en abandono, hasta la planta de cerveza, todo ello acompañado del tejido de las mejores residencias que perfilan el verdadero sentido de la ciudad-jardín o casa quintas en su versión más moderna, desde las cuales se despliegan por sucesivas e imponentes avenidas los futuros mejores barrios residenciales de la comuna. Para llegar al canal San Carlos, previo a cruzar equidistante en el tramo, la plaza Los Leones, lugar de mayor intensidad comercial y sede de la parroquia del lugar y el hospital militar. Todo en torno a una pequeña rotonda, sobre la que arrancan avenidas como Vitacura, hacia el oriente y acompañando la caja del río y los predios rurales, o Los Leones hacia el sur, donde se instalan nuevos barrios residenciales, colegios y estadios de las colonias extranjeras asentadas en los mismos barrios. Las esquinas de cruce de avenida Providencia con las avenidas principales serán la localización preferencial y recurrente de almacenes y comercio, altamente resistidos en el interior de los barrios de viviendas.[56]

A pesar de su mayor consolidación urbana, avenida Providencia no está exenta de las mismas operaciones urbanizadoras que sufre el resto del territorio, sean estos actuaciones de gran impacto como el diseño de la nueva sección de su tercio occidental, donde los requerimientos de inversiones en expropiaciones, otorgamiento de nuevas líneas de edificación, específicamente entre avenidas Condell y Román Díaz[57], y principalmente su pavimentación, inciden fuertemente en el erario municipal. O bien, de operación como cuando se opta por suspender la pavimentación asfáltica[58] de la calzada en toda su extensión, y es reemplazada por una losa de concreto[59], a pesar de contar el propio municipio con una planta de pavimentos asfálticos[60], utilizados en la carpeta de calzada de la mayor parte de las otras avenidas y calles de la comuna. También se reemplaza el pavimento existente por hormigón en el sector de Plaza Los Leones.[61] Las actuaciones sobre avenida Providencia van consolidando y afirmando recurrentemente la relevancia que la propia avenida va adquiriendo para todo el proceso urbanizador desplegado en los territorios orientales, de la propia comuna y de las extensiones externas.

Entre paralelas y perpendiculares

La complementariedad producida entre las avenidas Providencia y Costanera incentiva la prolongación de las principales avenidas perpendiculares hasta alcanzar a la segunda, que hasta la fecha arrancaban desde avenida Providencia al sur, y ahora comienzan a conectar regularmente ambas avenidas entre sí, acelerando el proceso urbanizador para la franja contenida entre ellas. Así avenida Los Leones se prolonga más allá de la plaza del mismo nombre[62], generando expropiaciones para el empalme[63], cortando los terrenos de la fábrica de cerveza y ajustando su funcionamiento interno, con su acceso que migra de la

propia avenida Providencia a la nueva Los Leones. En la misma operación de urbanización se prolonga también la futura calle Suecia y se generan todas las calles secundarias del área[64] que pasan a formar un nuevo barrio.

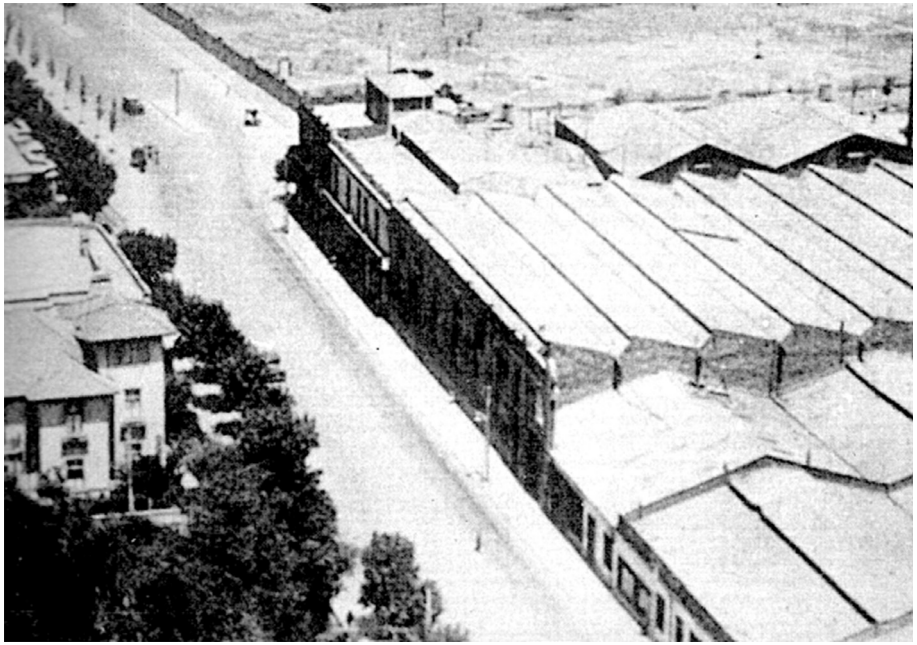
Una situación similar ocurre en frente a la proyección de avenida Pedro de Valdivia, en los terrenos anteriormente ocupados por el matadero, donde el rechazo a una propuesta de nueva calle[65] y la posterior negociación entre los nuevos propietarios del predio[66] y el alcalde logran llegar a acuerdo en la creación de un trazado que empalme la prolongación de la misma avenida existente hasta avenida Costanera.[67] Igualmente la operación involucra el área predial completa, sumando la creación de otras calles secundarias.[68] Y de paso, liberando al lugar de un destino de usos previos[69] (ferias libres, funciones de circo, entre otros) absolutamente desajustado al rol asumido por el lugar en la nueva configuración de la avenida Providencia. Esta condición de prolongación de avenida Pedro de Valdivia se ve potenciada con la iniciativa presentada de construir en su proyección al norte, un puente sobre el río Mapocho[70], que lo comunique con el borde norte hacia la extensión de lo Contador, propuesta que se incorpora al plan de obras el año 1937, para ser cofinanciado con los propietarios de los predios favorecidos.[71] Su ejecución potenciará nuevamente el rango en jerarquía de avenida Pedro de Valdivia sobre sus pares y hace del cruce con avenida Providencia, el punto por excelencia de representatividad e identidad del nuevo orden urbano. El desarrollo de algunos conjuntos residenciales y edificios de departamentos, así como la construcción del teatro Oriente[72] y la instalación de comercio más refinado en la propia esquina, configuran el inicio de este reconocimiento urbano del lugar.

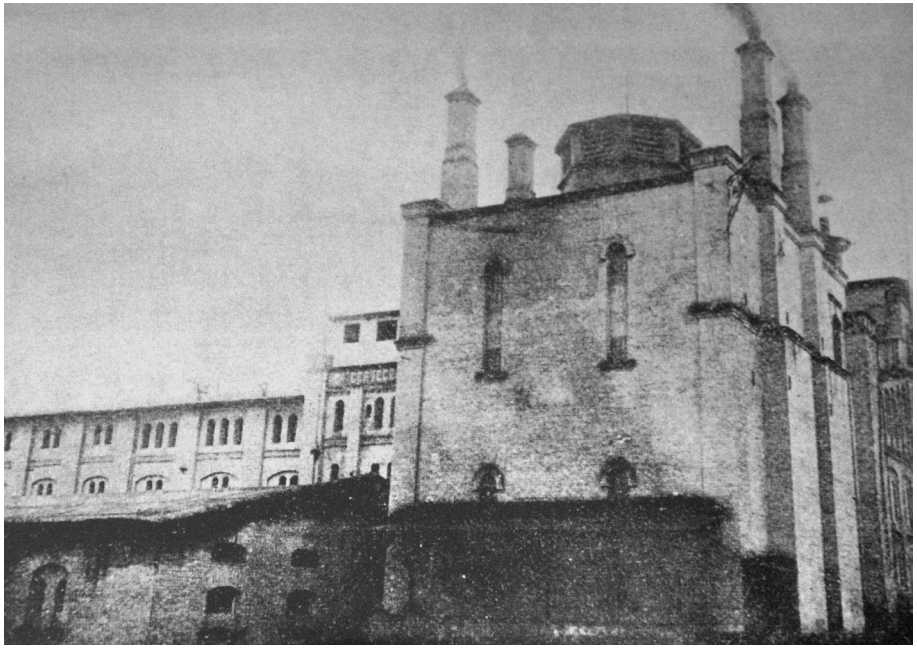
Los vestigios de un pasado

El perfil más consolidado y la incipiente configuración de una condición urbana distinta de avenida Providencia se refleja en las preocupaciones e iniciativas sobre la misma que dominan el período. El sistema de canales y acequias que cruza la avenida e irriga al resto del territorio comunal modifica radicalmente su régimen debido al traspaso de prácticamente la totalidad del sistema a la administración municipal. Ello como consecuencia de la aplicación de políticas de sanidad como reacción a una serie de brotes de pestes que afectan a Santiago en general y donde la comuna presenta casos y focos preocupantes. La red de acequias todavía es utilizada, en ciertas partes del territorio comunal, como red de evacuación de aguas servidas, lo que agudiza la propagación de esos focos. En reacción a ello el municipio establece la prohibición de uso de acequias y pozos sépticos en toda la comuna, haciendo obligatoria la conexión a la red de alcantarillado de toda edificación e instalación en suelo comunal. El mismo municipio asume un empréstito de magnitud y ejecuta toda la red primaria de matrices, obras que afectan a avenida Providencia, entre otras, y aprovecha de culminar el entubamiento de aquellos canales principales y necesarios para el sistema de regadío de platabandas, arborizaciones, plazas y parques públicos.

Las políticas de sanidad emprendidas hacen especial atención en los conventillos y cités, viviendas populares masivas de precarias condiciones de habitabilidad. El municipio focaliza su exigencia en la obligación de los propietarios de mantener las condiciones de habitabilidad aceptables y exigidas por ley

[56] ACM, Providencia, 1 de junio, 1932. "Solicitud de los vecinos de Los Leones para que la municipalidad impida la instalación de almacenes y otros negocios, de acuerdo con sus escrituras de compra."
[57] ACM, Providencia, 27 de agosto, 1930.
[58] ACM, Providencia, 28 de abril, 1933.
[59] ACM, Providencia, 28 de julio, 1938.
[60] ACM, Providencia, 5 de marzo, 1937.
[61] ACM, Providencia, 21 de diciembre, 1939.
[62] ACM, Providencia, 4 de octubre, 1935.
[63] ACM, Providencia, 13 de mayo, 1938.
[64] El proyecto involucra, además de la extensión de avenida Los Leones, el trazado de calles como General Holley, Suecia y Bucarest, las que se materializarán en los años siguientes.
[65] ACM, Providencia, 26 de marzo, 1930.
[66] Representados por el Banco de Chile, agente clave en los procesos inmobiliarios de la época.
[67] ACM, Providencia, 10 de noviembre, 1933.
[68] Entre ellas se cuenta calles como Francisco Noguera y Orrego Luco, y otras menores ciegas.
[69] ACM, Providencia, 31 de marzo y 27 de octubre, 1933.
[70] ACM, Providencia, 24 de marzo, 1933.
[71] ACM, Providencia, 3 de septiembre, 1937.
[72] ACM, Providencia, 25 de septiembre, 1936.





L5.19 Vistas de instalaciones fabriles, c. 1935.
Dos fotografías correspondientes a instalaciones industriales alojadas en el territorio comunal. La fábrica de tubos Grau (superior) al inicio del tramo de avenida Providencia de doble fachada, frente avenida Miguel Claro, y la fábrica cervecera CCU (inferior) en el extremo oriental, en límite con comuna de Las Condes.
(fotos de autor desconocido)

para los usuarios, de no suceder, se procede a su cerramiento y posterior demolición. Así se eliminan gran parte de los conventillos existentes sobre el territorio comunal, incluyendo uno localizado sobre la propia avenida Providencia.[73] La rentabilidad de su explotación económica se sostiene en lo precario del mantenimiento de sus instalaciones, así las nuevas exigencias lo hacen inviables en la comuna y hace migrar a sus ocupantes a otras localidades de la ciudad capital. A través de un procedimiento indirecto el municipio genera un movimiento de expulsión de cierta población que a la fecha ocupaban extensas superficies de las distintas periferias que rodean a la ciudad consolidada. Por otra parte, el municipio fomenta la construcción de viviendas obreras para sus propios empleados y los operarios de fábricas asentadas en la comuna, vecinos a sus lugares de trabajo y bajo condiciones de salubridad equivalentes a los vecinos restantes.

La migración de las industrias

Una política que va asociada a la relocalización de muchas de esas industrias que originalmente se instalaron sobre el trazado de avenida Providencia y ahora se ven inducidas, cuando no forzadas, a abandonar ubicaciones privilegiadas que generan conflictos de convivencia con los vecinos residentes llegados con las nuevas poblaciones. Este proceso no resulta crítico para la gran mayoría de las instalaciones industriales, dado el nuevo valor adquirido por el suelo ocupado y la precariedad de muchas de sus instalaciones y edificaciones. Un caso distinto será la fábrica de cerveza, con una planta de gran magnitud y donde se han realizado inversiones relevantes, sumado al requerimiento de agua en abundantes cantidades para su funcionamiento, provistas por el canal San Carlos, lo que la mantendrá en el lugar funcionando hasta la década de 1980. Así, una imagen de la década de 1920 que evidencia la concentración de industrias locales principalmente sobre avenida Providencia, verá mutar ese patrón locacional en décadas sucesivas para esos usos, reemplazado por comercio de productos alimenticios, vestuario y calzado, bebidas y tabaco, combinado con las primeras oficinas de prestaciones sociales como el Servicio Social Obrero, instalando una oficina de atención sobre la propia avenida el año 1937. Por otra parte, las instalaciones de industria en el suelo comunal se concentran fuertemente en el cuadrante sur poniente, yuxtapuesto a zonas afines en usos de las comunas de Ñuñoa y Santiago, e incentivado por la regulación municipal donde son permitido los usos de suelo industrial en esas mismas áreas.

Un caso especial lo constituye las instalaciones de la fábrica Grau de tubos de concreto y otras industrias adyacentes, cuya localización resulta privilegiada con la construcción del Parque Tajamar, al constituirse esta manzana en su límite oriente. La manzana es objeto de proyecto de transformación por sus propietarios y motivo de discusión en el consejo municipal, incluyendo la modificación de varias calles preexistentes del área. El propio municipio considerará la nueva manzana como una opción para las instalaciones de su nueva sede municipal, la que será motivo de proyectos y localizaciones alternativos durante todo el período.[74] Todas las alternativas propuestas y evaluadas contemplan a avenida Providencia como condición base de ubicación para la nueva sede.

[73] ACM, Providencia, 7 de diciembre, 1927.
[74] ACM, Providencia, 20 de diciembre, 1935 y 24 de enero, 1936.

L5.20 Vista de avenida Providencia, c. 1935.
Fotografías del arranque de la avenida desde plaza Baquedano con el perfil de la avenida recién construido y el parque plantado. La calidad del diseño y la espacialidad adquirida por el lugar lo convierte en un fragmento urbano destacado dentro de los lugares existentes en la ciudad de la época.
(fotos de Enrique Mora)

Un componente clave en la configuración asumida por avenida Providencia en toda su extensión es el reconocimiento a la gravitación adquirida por el tráfico vehicular. El tránsito de vehículos particulares se multiplica, así como el número de taxis y la diversidad adquirida por la oferta de medios de transporte público. A los tranvías, que siguen dominando el sistema de transporte comunal, se han agregado alternativas de otros medios y recorridos como las góndolas, que complementan el servicio de tranvía, y una variedad de buses (autobuses, microbuses, taxibuses, entre otros) que responden con distinta forma y capacidad a una demanda común y creciente: el requerimiento cotidiano de traslado entre los nuevos suburbios con la ciudad central, y hacia las periferias aún más alejadas que los propios suburbios, en lugares como Vitacura, Las Condes, Tobalaba o Macul.

Es así como para el tendido principal de tranvías por la avenida se propone la "separación de vías de tranvías desde Plaza Baquedano hasta Pedro de Valdivia, o al menos, hasta Román Díaz"[75], condición que será factible hasta calle Román Díaz, por el cambio de perfil existente hacia el oriente, con la doble fachada edificada que configura avenida Providencia desde ese punto. También se propone el estudio de ampliar la cobertura de los tendidos de transporte público en avenidas como Tobalaba, a la vez que se exige el cumplimiento de horario de servicio y frecuencia del mismo. Por otra parte, se solicita a la "Compañía de Tranvías que ponga góndolas en servicio en los días buenos a fin de descongestionar las aglomeraciones en horas de intenso tránsito e insistir en lo que se refiere a tranvías de segunda clase".[76] Tarea que no resulta nada fácil para las empresas propietarias o explotadoras de los sistemas, dada las dificultades generadas por la crisis económica que vive el país en ese momento, expresada en "oficio de la Compañía de Tracción Eléctrica por el cual manifiesta que por la falta de moneda extranjera no puede ponerse siquiera en hacer inversiones en extensión de nuevas líneas y que además le es imposible por falta de material rodante poner en servicio de segunda clase".[77]

En este panorama de crisis generalizada del transporte público, por una parte, aparece la iniciativa de privados que con servicios alternativos de traslado mitigan las carencias del sistema de tranvías superado por la expandida realidad urbanizada y construida del territorio[78]; y por otra, aparecen iniciativas de los distintos municipios para encarar coordinadamente los nuevos desafíos planteados por el tema, dando lugar por vez primera a un "estudio intercomunal de concesión de sistema de movilización en Santiago"[79], y a intentos de acuerdos más locales de recorridos que involucran a la comunas de Providencia y Santiago[80], como principal punto de destino de los movimientos locales. Asimismo se incentiva el uso de medios alternativos para el movimiento de los más jóvenes, cuando "se acuerda autorizar el tránsito por las aceras de bicicletas guiadas por niños colegiales hasta los 14 años y niñas de toda edad"[81], y tiempo más tarde adquirir bicicletas para el uso del personal municipal y requerir en paralelo un estudio sobre "circulación de bicicletas en la comuna".[82]

La avenida Providencia en su rol de vía estructurante y alimentadora de la red, soporta total o parcialmente a parte importante de los recorridos de tan variado sistema de trasporte, los que se multiplican y configuran como trasporte público que sirve a la configuración más oriental de toda la ciudad de

[75] ACM, Providencia, 13 de agosto, 1930.
[76] ACM, Providencia, 30 de junio, 1933.
[77] ACM, Providencia, 9 de junio, 1933.
[78] ACM, Providencia, 30 de junio y 4 de agosto, 1938.
[79] ACM, Providencia, 22 de mayo, 1936.
[80] ACM, Providencia, 20 de agosto, 1937.
[81] ACM, Providencia, 27 de octubre, 1933.
[82] ACM, Providencia, 15 y 22 de diciembre, 1938.

Santiago. Complementa la condición anterior, la reiteración de medidas como la conciencia del "perjuicio que causa el tránsito de vehículos de carga pesado por la avenida"[83], o la temprana "prohibición de estacionar vehículos en avenida Providencia, entre avenida Pedro de Valdivia y el canal San Carlos"[84], la que se amplía posteriormente "desde Román Díaz al canal San Carlos"[85], cubriendo exactamente el tramo de avenida que no se ha visto favorecido con la nueva sección materializada para avenida Providencia frente al nuevo parque. El espacio público restringido genera una norma restrictiva, donde se comunica a través de una disposición que "determina poner letreros en avenida Providencia donde existe prohibición de estacionarse"[86], inaugurando la gestión activa del recurso espacial disponible y la presencia de carteles indicadores de disposiciones de tránsito sobre la avenida.

La nueva intensidad de uso y la gestión de la avenida se expresará también en la aparición de carabineros de tránsito[87], localizados en los puntos más activos de avenida Providencia, como son los cruces con avenidas Tobalaba y Manuel Montt[88], inicialmente. Asimismo, la demanda creciente de instalación de bombas bencineras sobre la misma avenida se regulará, considerando el retiro de algunas de las existentes así como la autorización de nuevas, y la normalización del diseño de las mismas[89], las que se estrenarán sobre el tramo de nuevo perfil de la avenida.

La atención sobre el espacio público

En paralelo a la mayor exigencia sobre avenida Providencia en su tramo más oriental, se verá su espacio público crecientemente más cuidado por parte del municipio, con especial acento en la construcción de cierros definitivos sobre todos los lotes que la enfrentan[90], la construcción de plazoletas, como la de Tobalaba[91] asociada al nuevo puente, o la mantención de otras, como Los Leones. Apoyado por el cuidado colocado sobre el pavimento de baldosas de sus veredas y su arborización, la instalación de escaños y pilones de agua[92] en las paradas de tranvías y buses. Proceso que corre paralelo a la instalación de residencias de dos y tres plantas con antejardines sobre su frente, que alternan con edificios de apartamentos de alturas similares y locales comerciales principalmente instalados sobre las esquinas. En el año 1938, se norma por primera vez sobre la instalación de letreros luminosos[93] en el comercio, y en septiembre de 1939, se registra en los acuerdos del Consejo Municipal la primera autorización para colocar mesas de un café sobre la vereda de la avenida.[94]

La arborización como componente del espacio público asume un valor prioritario, tanto en la propia avenida como en el territorio comunal en general. La nueva sección de avenida Providencia asociada al Parque Tajamar, incorpora un cuidadoso diseño y plantación de dos hileras de plátanos orientales que refleja esa atención generalizada hacia el componente vegetal urbano. Este, que puede ser consecuencia de variados factores como la tradición rural de la cultura dominante en el valle por una parte, o la relevancia del verde para el modelo de ciudad en construcción en el propio lugar por otra, se expresa en una persistente preocupación en la plantación permanente de avenidas y calles, en el riego por sistema de acequias y la mantención cuidada de los ejemplares, a través del control de pestes y la poda de los mismos, llegando a autorizar el traslado de ejemplares y tomando la iniciativa de instalar un vivero municipal que

provea de las especies necesarias para abastecer los requerimientos de las nuevas urbanizaciones. Se llega a declarar la necesidad de contar con un profesional y "se contrata a un experto para planificar el cuidado de los árboles de la comuna".[95] Sin duda, el peso de la mantención de la configuración perseguida para el nuevo territorio urbano, y en especial del nuevo parque principal, recientemente inaugurado, dada su dimensión, influirá en hacer del cuidado de los árboles un componente esencial de la nueva urbanidad, un factor distintivo de la comuna en su historia local hasta hoy, constituyendo el mismo árbol un elemento patrimonial valorado y respetado.

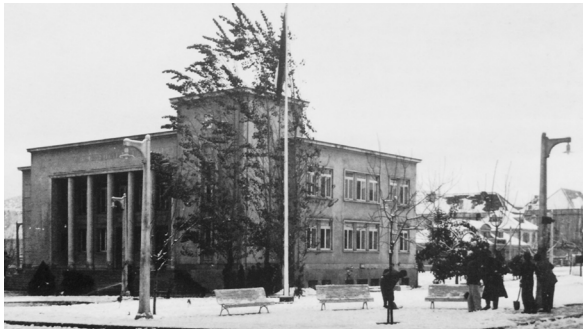
Para el caso del nuevo Parque Tajamar, a la dificultad inicial de financiamiento de su ejecución reflejada en las discusiones y acuerdos asumidos durante el primer quinquenio del período, se suma la preocupación mayor por su posterior mantención, donde son variadas opciones las consideradas al momento de intentar encontrar su financiación y hacer factible su sostenimiento en momentos de seria estrechez económica del municipio, y del país en general. Entre las variadas opciones, se barajan opciones como otorgar concesiones a privados para la instalación de recintos de exposiciones, ferias y kioskos, una pista de equitación, la instalación de un casino de juegos[96] o de un restaurante sobre su terraza oriental. Finalmente, se acuerda autorizar la instalación sobre una restringida área central del mismo, de juegos infantiles, una casa de té y una vespasiana[97], como concesión a un privado, asumiendo el municipio la mantención general del parque. Anteriormente, se había acordado la reconstrucción de la pirámide conmemorativa[98], diseño original de Toesca, que existía sobre los antiguos Tajamares, proponiendo en un inicio su localización frente al puente del Arzobispo, para terminar respetando su antigua ubicación frente a avenida Condell, al momento punto de deslinde con la comuna de Santiago.

La incorporación de nuevos actores

El radical cambio en la escala de intervenciones que configuran la nueva apariencia urbana de avenida Providencia y el territorio comunal en general, ha incorporado a un nuevo actor social y económico que juega un rol relevante. Este se agrega a un gobierno municipal afiatado en su rol de administrador y articulador del proceso de transformación en desarrollo. Ellos son, por una parte, los dueños de la tierra, que han reorientado decididamente su explotación del suelo al lucrativo proceso urbanizador puesto en marcha. Por otra, las cajas de compensación e hipotecarias que actúan como agentes inmobiliarios con inversiones iniciales orientadas a la renta o arriendo de edificios, para luego proveer de vivienda a sus afiliados. También participan de la nueva escena, el amplio espectro de nuevos vecinos residentes desde acomodadas familias de fortuna reciente y principalmente inmigrantes, pasando por una clase media formada, tanto profesional como militar, llegando hasta una población obrera asociada a la localización de sus fuentes de trabajo, sean estas en la industria local o los vestigios que sobreviven de una actividad rural en franca retirada. Todos ellos distribuidos selectivamente sobre el nuevo territorio pero con acceso a los mismos servicios y espacios públicos a través de avenidas cada vez más homogéneas que configuran el orden norte-sur de la comuna, todas tributando e irrigadas desde su avenida principal, la avenida Providencia, con esporádico contacto hacia su paralela al sur, la avenida Irarrázaval.

[83] ACM, Providencia, 3 de febrero, 1933.
[84] ACM, Providencia, 12 de marzo, 1930.
[85] ACM, Providencia, 13 de julio, 1934.
[86] ACM, Providencia, 23 de agosto, 1935.
[87] Servicio de policía de tránsito centralizado, provisto por la Intendencia de Santiago a todos los puntos de la ciudad que lo requieran.
[88] ACM, Providencia, 4 y 18 de agosto, 1933.
[89] ACM, Providencia, 30 de agosto, 1935.
[90] ACM, Providencia, 25 de septiembre, 1936.
[91] ACM, Providencia, 26 de noviembre, 1937.
[92] ACM, Providencia, 3 de noviembre, 1933.
[93] ACM, Providencia, 21 de julio, 1938.
[94] ACM, Providencia, 28 de septiembre, 1939.
[95] ACM, Providencia, 2 de junio, 1938.
[96] ACM, Providencia, 31 de diciembre, 1937.
[97] ACM, Providencia, 3 de agosto, 1939.
[98] ACM, Providencia, 3 y 10 de noviembre, 1933.

L5.21 Vista de comuna de Las Condes en 1939.
Fotografía aérea del territorio comunal de Las Condes con la extensión urbana de Providencia en consolidación (borde inferior) y el desarrollo de dos partes del barrio El Golf, en ambos frentes de avenida Apoquindo. También se aprecia el trazado de la parcelación de avenida Colón desde Tobalaba hacia la cordillera.
(foto de autor desconocido)



L5.22 Vistas de barrio El Golf en Las Condes, c. 1944.
Dos fotografías correspondientes a la residencia de Gustavo Ros, personaje clave para el éxito de la operación inmobiliaria (superiores), y una vista del edificio consistorial levantado en el mismo barrio (inferior).
(fotos de autor desconocido)

Un nuevo actor social particular y muy gravitante, corresponde al Banco de Chile[99], institución financiera que a la fecha es la más importante del país y apuesta por el negocio inmobiliario, en desarrollo en los nuevos suburbios como una oportunidad económica alternativa y que asume desde múltiples roles. El banco actúa como propietario de suelo[100], desarrollando proyectos inmobiliarios como es el caso de los terrenos del antiguo matadero, entre las avenidas Providencia y Costanera, frente a avenida Pedro de Valdivia, donde acepta la apertura de la prolongación de la misma avenida hasta el río, hace cesión de terrenos y negocia condiciones compensatorias.[101] También actúa como fuente de financiamiento directo para los edificios residenciales y el teatro Oriente del mismo proyecto.[102] Por otra, actúa como representante de terceros, como es el caso de los proyectos de urbanización desarrollados por la Comunidad Lyon[103], en terrenos al sur de avenida Providencia, entre avenidas Ricardo Lyon y Los Leones. Asimismo, desarrolla la factibilidad de construcciones municipales como la nueva sede consistorial o el posible casino[104] sobre el Parque Tajamar. También el mismo banco, otorga empréstitos al municipio para el desarrollo de importantes planes de mejoramiento comunal como la pavimentación[105] o la red de matrices del alcantarillado.[106]

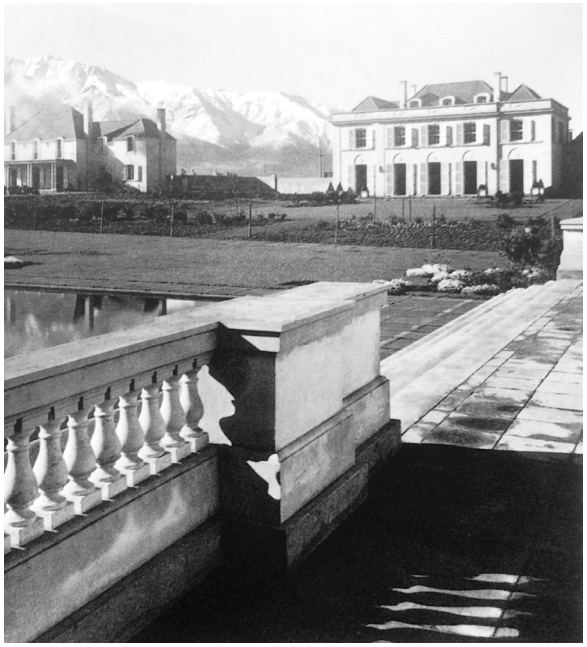
El rol desempeñado por el Banco de Chile refleja el modus operandi que la operación inmobiliaria de crecimiento por expansión de suburbios asumirá en la evolución de la ciudad de Santiago, donde la multiplicidad de roles asumidos evidencia el interés económico sobre el nuevo proceso y lo dominado del mismo por reducidos agentes. Independiente al atractivo formal que los modelos de ciudad lineal y ciudad jardín han jugado para los responsables de materializar la nueva expresión urbana en el territorio, lejos están los principios fundadores de sendos modelos, en los que sus autores intelectuales asociaban sus formas a modos alternativos de organizar las comunidades alojadas en los nuevos barrios y a modelos de financiamiento que sus proyectos habrían de asumir para su buena ejecución y materialización.

La aparición de un nuevo oriente

Resulta relevante para este momento y para el desarrollo futuro de avenida Providencia la evolución urbana incipiente, similar en forma y modos de operación, generada aguas arriba e inmediata al canal San Carlos, en la nueva comuna de Las Condes y específicamente, en su barrio fundacional, el barrio de la Población El Golf:

> El plano de loteo del nuevo barrio, rotulado con la sigla L-149, es aprobado en sesión del Consejo Municipal, del 28 de agosto de 1936, de la comuna de Las Condes, fundada sólo con cuatro años de anterioridad.
> (…)
> En 1940, don Gustavo Ross Santa María, ex-ministro de Hacienda del presidente Alessandri y candidato de las Derechas vencido en la elección presidencial de fines de 1938, adquiere un paño de terreno en el nuevo barrio. Para ello funde 6 lotes originales y levanta su nueva residencia, en la esquina de las avenidas Apoquindo y El Golf, en lo que actualmente es la residencia del embajador de España. Su gesto consagró al barrio como una alternativa válida de lugar de residencia para las familias más tradicionales del Santiago de la época. Es de interés destacar que el riesgo emprendido, de ofrecer con estas urbanizaciones

[99] El Banco de Chile nace en 1893 de la fusión del Banco de Valparaíso, del Banco Nacional de Chile y del Banco Agrícola, iniciando operaciones en 1894. Al año 1922, es el principal banco comercial del país e inaugura su casa matriz en 1926, obra del arquitecto vienés nacionalizado chileno, Alberto Siegel Lubbe.
[100] ACM, Providencia, 10 de noviembre, 1933.
[101] ACM, Providencia, 11 de octubre, 1935.
[102] ACM, Providencia, 7 de noviembre, 1934.
[103] ACM, Providencia, 30 de agosto, 1935.
[104] ACM, Providencia, 7 de enero, 1938.
[105] ACM, Providencia, 1 de junio, 1939.
[106] ACM, Providencia, 9 de noviembre, 1934; 20 de febrero, 1936, y 15 de mayo, 1941.



L5.23 Vistas de barrio El Golf, c. 1945 y 1950.
Fotografía aérea del proceso de urbanización del barrio sur de avenida Apoquindo (izquierda), junto a foto de jardines de casa de Gertrudis Echeñique, una de las propietarias y gestoras del proyecto urbanizador. Por último, vista de avenida Apoquindo y edificio de cine El Golf con el barrio ya consolidado (inf. derecha).
(fotos de autor desconocido)

> un nuevo concepto de vida para las clases más acomodadas de la capital, estuvo dirigido por dos mujeres viudas que compiten con proyectos casi simultáneos, doña Loreto Cousiño de Lyon y doña Elena Errázuriz de Sánchez.[107]

El barrio El Golf se constituye en el crisol que materializa un radical cambio de comportamiento urbano, en lo locacional y en los modos de usar la ciudad por parte de los estratos más altos de la sociedad capitalina tradicional. Un conjunto de hechos desencadenados los últimos años, pero incubados como consecuencia del largo período de crisis económica arrastrado por el país durante toda la década, han convertido las calles de la ciudad central en un escenario convulsionado y predilecto de expresión de disconformidad e inquietud social:

> También es cierto que la represión contra las manifestaciones populares, en otras ocasiones, se hizo en calles y plazas y hasta al interior de los edificios. Así ocurrió desde 1888 con el motín por el alza del precio de los tranvías, y se repitió en la sangrienta semana roja de octubre de 1905, en las concentraciones de la Asamblea de la Alimentación Popular en noviembre de 1918, en los desfiles y manifestaciones de julio de 1931 que lograron la caída de la dictadura de Carlos Ibáñez, en la masacre del Seguro Obrero en septiembre de 1938, así como en los tumultos callejeros que ya se han relatado.[108]

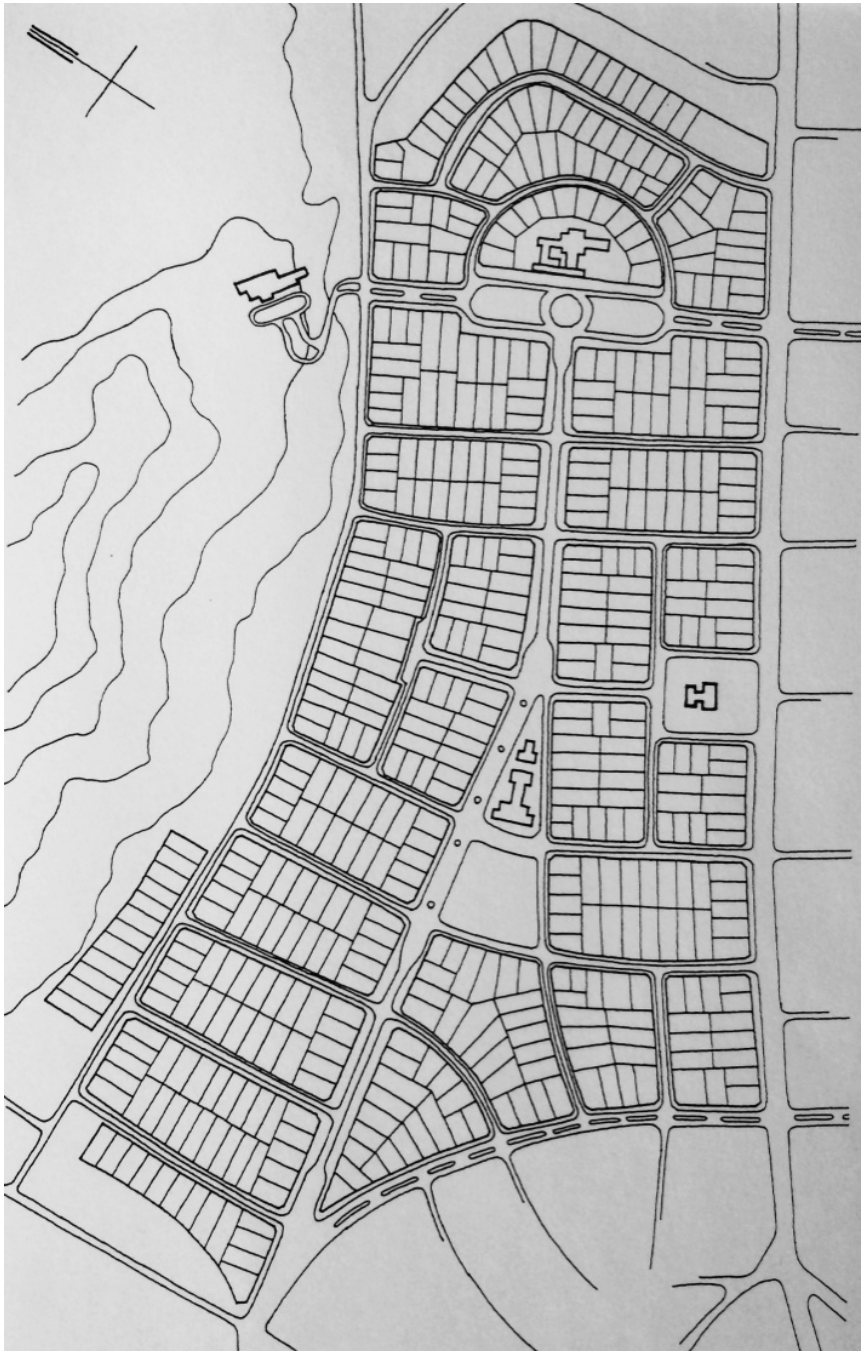
A ello se suma a fines de 1938 la llegada al gobierno nacional del Frente Popular, alianza de los partidos de centro izquierda, que claramente llevarán adelante una administración centrada en favorecer a los más postergados por la misma crisis. Hecho que alienta la migración hacia el "barrio alto" en busca no tan sólo de ese nuevo modelo de ciudad en boga para hacerlo propio, sino un nuevo modelo de sociedad que reflejo del tamaño asumido por la gran ciudad y la gravitación creciente de las clases más populares en ella, inicia un proceso de fragmentación que resulta sorprendente por su radicalidad hasta hoy, aún dentro del concierto de las ciudades del propio continente.

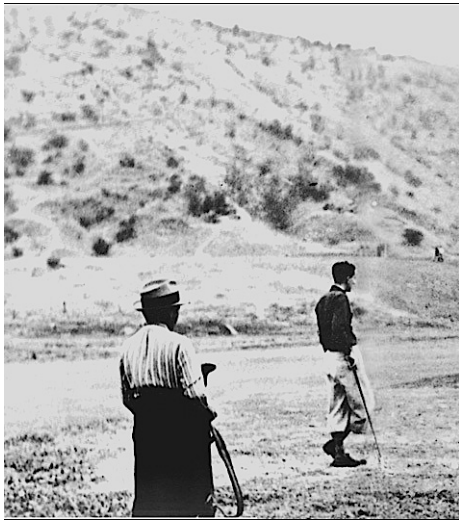
El nuevo barrio de El Golf marca la impronta de todo el desarrollo posterior de la comuna de Las Condes, independiente a la incorporación posterior de grupos medios preferentemente profesionales y empresariales, que asumen el nuevo territorio como espacio de asentamiento y expansión urbana, por suburbios residenciales a desplegar en fragmentos sucesivos a través de las décadas venideras:

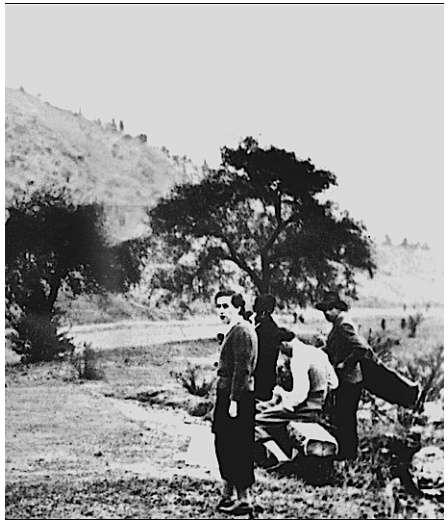
> El año 1945, el mismo arquitecto Pedro Mira, ahora como Director de Obras Municipales, estudia y hace aprobar el primer Plano Regulador de la Comuna. En éste se reconoce el rol residencial dominante de la comuna, prohibiendo la instalación de cualquier tipo de industrias. Los terrenos de todo futuro loteo en el territorio comunal deberán tener una superficie mínima de 400 metros cuadrados y las casas deberán ser construcciones aisladas como tipología dominante.[109]

El plano de loteo correspondiente a la urbanización de la Población El Golf muestra una evolución sobre el proyecto urbano no conocido hasta la fecha en todo el desarrollo de propuestas equivalentes en el territorio de Providencia. Un hábil trazado de calles y avenidas jerarquizadas que potencian la irregularidad del paño de terreno a ocupar, se estructura en un eje central paralelo a la prolongación de avenida Providencia en la avenida Apoquindo, incorporando tres equipamientos barriales (el municipio,

[107] Pedro Bannen, *El Golf 1934 / 1994: La práctica del espacio urbano como experiencia en la transformación de un barrio*, (Santiago: documento tesis de magister, no publicado, 1996), 22.
[108] Armando De Ramón, *Santiago de Chile. Historia de una sociedad urbana* (Madrid: Editorial Mapfre, 1992), 261.
[109] Bannen, *El Golf 1934 / 1994: La práctica del espacio urbano*, 23.



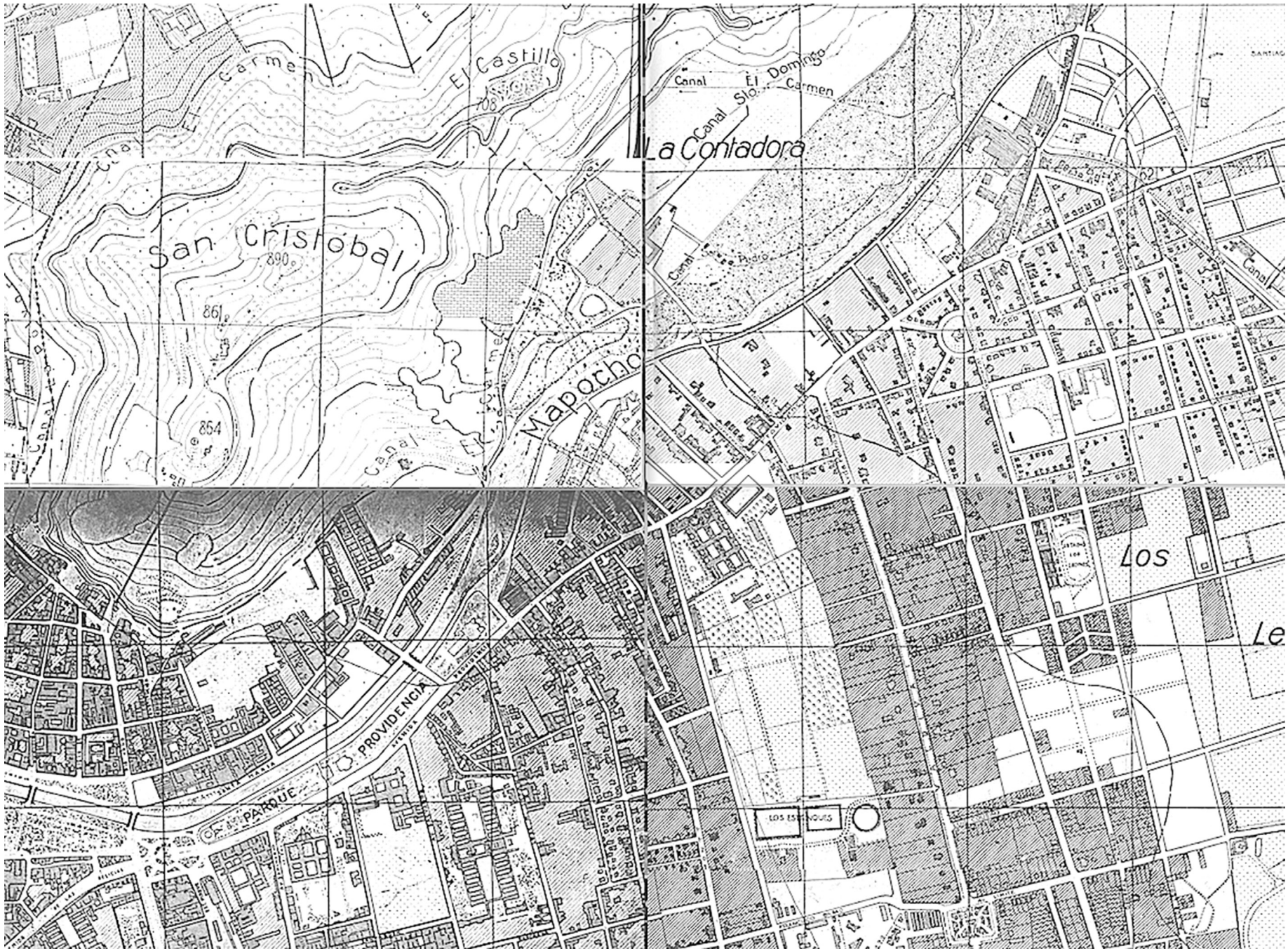




L5.24 Plano y vista de barrio El Golf , c. 1937 y 1930.
Plano correspondiente al barrio norte de El Golf, articulado en torno al eje de avenida Isidora Goyenechea, entre avenida Apoquindo y el cerro San Luis. Loteo que obliga al traslado de la cancha de golf que existía en el lugar, registrado en la fotografía anexa, con la ladera sur del mismo cerro de fondo.
(foto y plano de autor desconocido)

la iglesia parroquial y el centro comercial) localizados sobre los tres espacios verdes incorporados en su trazado. Un tejido de unidades prediales muy regulares, entre los 400 y 500 metros cuadrados que abren la oportunidad a sus compradores de fusionarlos en predios mayores, con concentración en los lotes de esquina sobre las avenidas principales, u opuestamente, subdividirlos en unidades menores en las calles secundarias interiores. Toda una estrategia inmobiliaria que abre el espectro de los potenciales futuros vecinos, garantizando de paso el éxito y la rapidez de consolidación del nuevo barrio en formación.

El éxito de la operación inmobiliaria del nuevo barrio, independiente a estar localizado extramuros de la propia comarca comunal, significará para avenida Providencia una recualificación radical de su propia condición urbana. Reasumiendo, con nuevo sentido y nueva potencia desde ese momento, la condición de ser reconocida nuevamente en su desarrollo como un "lugar entre", cualidad presente desde sus orígenes más primigenios pero esta vez con una vocación de urbanidad otorgada al estar localizada entre las dos fuerzas urbanas más potentes del nuevo orden establecido para la gran ciudad. Por una parte, la ciudad central con la sede de los poderes políticos y económicos actuantes más importantes a escala nacional, y por otra, los suburbios de la clase social más gravitante en pleno proceso de despliegue, con dimensiones hasta el momento no conocidas y de muy reciente instauración, generando una nueva lectura de toda esa gran ciudad que se ha configurado sobre la extensión geográfica del valle, y que vislumbra hacia adelante un proceso de expansión y consolidación que tomará varias décadas para su desarrollo.


El Castillo
Canal El Domingo
Canal Slo. Carmen
La Contadora
San Cristóbal
890
861
854
Mapacho
Canal
Canal
Canal
PROVIDENCIA
AVENIDA
PARQUE
LOS ESTANQUES
Los

La avenida y el plano. 2 (5) 3

Providencia en los planes de Lambert, Brunner y Muñoz Maluschka.
La ley y la ordenanza general de urbanismo y construcciones, 1936.

El plano aerofotogramétrico de Santiago de 1933 viene a inaugurar un período de registros planimétricos de la ciudad, la comuna y la avenida de un detalle y exactitud no conocidos con anterioridad por avenida Providencia, hecha la excepción de los planos de levantamiento de Alejandro Bertrand de 1890, que muy parcialmente cubría los tramos iniciales de la avenida, paralelos al desarrollo de los Tajamares. Este nuevo plano dibujado sobre la información registrada fotográficamente en vuelos del año 1930, recoge para toda la extensión del Santiago de la época una distinción de gran fidelidad de tipos de ocupación de suelo, del grano edificado y un levantamiento topográfico e hidrográfico del valle.

El registro planimétrico de la avenida

En el plano señalado, avenida Providencia registra, desde Plaza Baquedano al oriente, la sección otorgada a la avenida junto al espacio del Parque Tajamar, en plena ejecución de las obras civiles y la reciente canalización del cauce del río Mapocho, llevada hasta frente a calle Román Díaz. El entorno de Plaza Baquedano lo configuran el espacio de la propia plaza plenamente conformado, flanqueado por su lado sur por la primera etapa de los edificios Turri y la estación de trenes Providencia, todavía en pie. Avanzan al oriente los predios que alojan a cuatro grandes configuraciones de claustro correspondientes a: el convento de la Buena Enseñanza, el Seminario Pontificio, el convento de la Divina Providencia y el hospital Salvador. Este último, ya ha entregado el frente a la avenida a una de las poblaciones fundacionales del nuevo tejido urbano residencial.

Para luego dar paso al cambio de sección de la avenida, con el angostamiento de la misma cuando se configura con ambos frentes de construcciones en continuidad. Condición que se mantiene hasta llegar al amplio paño de terreno ocupado por el último edificio de claustro, la Casa de Huérfanos, que enfrenta la avenida junto a la escuela que le deslinda por el oriente. Desde ese punto se lee un tejido distinto de suelo dominantemente urbanizado, representado por un suave achurado en toda su extensión, y un grano edificatorio que reemplaza la fachada continua por siluetas de edificios aislados e independientes unos de otros. Ello da cuenta del nuevo tejido urbano que se configura en la parte de de más reciente incorporación al proceso de urbanización del territorio comunal.

Frente a avenida Pedro de Valdivia, se registra el terreno no ocupado del antiguo matadero, así como la extensión de la propiedad de la fábrica de cerveza hasta la actual calle Santa Magdalena, no configurándose aún la prolongación de nuevas calles y avenidas hasta avenida Costanera, que ya corre deslindando el cauce del río Mapocho. Sobre el río, cruza el puente del Arzobispo ya construido y un precario puente de palos en la prolongación de calle Montolin para conectar con el fundo de Lo Contador a los pies del cerro San Cristóbal. En los terrenos correspondientes a la planta cervecera se registra tanto

L5.25 Mosaico de planchetas de Santiago de 1933.
Detalles del levantamiento realizado por el Instituto Geográfico Militar, en planchetas correspondientes al trazado de avenida Providencia en su totalidad. El grano edificado distingue claramente los grandes edificios pre urbanos del lugar, así como la edificación más compacta al oeste de la avenida en contraste a la edificación aislada al este, de más reciente urbanización. La Casa de Huérfanos en el punto central, actúa de límite entre ambas configuraciones urbanas y fisonomías adquiridas por la avenida.
(dibujo del IGM)

Plano General
DE LA
Ciudad de Santiago
e
Inmediaciones
Por NICANOR BOLOÑA. Cartógrafo
SEXTA EDICION
LEYENDA
PROVIDENCIA
LAS CONDES
ÑUÑOA
LA REINA
MACUL
LA FLORIDA
PUENTE
QUINTA NORMAL
RECOLETA
CERRO SAN CRISTOBAL
CEMENTERIO GENERAL
HIPODROMO
CLUB HIPICO
ESTADIO NACIONAL
Subd. I R.
Subd. IV R.
Subd. V R.
Subd. VI R.
Subd. VII R.
Subd. IX R.
Subd. XV R.
Subd. XVI R.
Subd. XXIV
Pob. La Colonia
Pob. Miraflores
Pob. Matadero
Pob. Velasquez
VIÑA OCHAGAVIA
LA COMA
LA MAPULA
LA FERIA
LA CHACRA
LA VALDIVIESO
SANTA CAROLINA
ESCUELA AGRICOLA
LA LOMA DE MACUL
SAN RAFAEL
SAN JUAN
SAN CARLOS
SAN PASCUAL
EL SALTO
MONSERRAT
Polígono de Tiro
EL MIRADOR
SANTA JUANA
LIMAI
LOS HORNILLOS
CHACRA
QUINTA NORMAL DE AGRICULTURA
ENCALADA
CHACRA MARIA
VIÑA SANTA CARMINA
EL CARMEN
SANTA ISABEL
LA ARAUCANA
FOCO NAL
LA CAMPANA
LA PAZ
LA CRUZ
LA PALMA
LA ESPERANZA
LA VEGA
LA PAZ
LA CRUZ
LA PALMA
LA ESPERANZA
LA VEGA

L5.26 Plano de Santiago de 1936.
Callejero actualizado en su sexta edición, denominado "Plano de la ciudad de Santiago e inmediaciones" por el autor, donde se incorporan las nuevas extensiones urbanas de la ciudad capital en las cuatro direcciones cardinales, con privilegio hacia el este, donde aparece el territorio casi completo de Providencia junto a Ñuñoa.
(dibujo de Nicanor Boloña)

la edificación industrial como el sistema de estrechos pasajes de los cités de la vivienda obrera de la misma industria. Al sur de avenida Vitacura, y fuera de la comuna, ya se lee el trazado de calles de la urbanización que ocuparán los profesionales y técnicos de la misma planta. En la misma sección, plaza Los Leones figura consolidada y el tejido urbano traspasa levemente el canal San Carlos al oriente para prolongar la tipología de casas quinta con algunos escasos ejemplos sobre la vía principal, avenida Apoquindo.

Paralelo al desarrollo del plano descrito, el municipio había iniciado ya el año 1927 la confección del primer plano catastral[110] para la comuna. Se elaboran las especificaciones técnicas y condiciones requeridas del plano, así como las bases y presupuesto para su confección. Se convoca a propuesta pública y se adjudica al año siguiente.[111] Desacuerdos en el modo de pago y las gestiones del municipio para lograr financiamiento del mismo, las que incluyen una solicitud a la Caja de Crédito Hipotecario por fondos para su confección, dilatan en desarrollo del trabajo hasta el año 1930.[112] Fecha a la que el plano catastral es una realidad y contiene todo el registro de espacios públicos y privados, subdivisión predial, silueta de las edificaciones y un registro de "toda expropiación o compra de terrenos o propiedades que haga la municipalidad".[113] Se acuerda un aumento de los honorarios por el trabajo realizado, así como completar parte de los detalles exigidos en su propuesta inicial. Años más tarde, el municipio establece como mecanismo para financiar y mantener actualizado el plano catastral ejecutado, el cobro de un derecho asociado a todo nuevo permiso de edificación, loteo o subdivisión[114], lo que acarrea más de algún reclamo de parte de los afectados por su cobro.[115] De este primer plano catastral comunal de 1930 no existen vestigios a la fecha, pero si se ha preservado el plano catastral que lo reemplaza desde el año 1944.

El Plano de Transformación

Junto a la confección del plano catastral el municipio encarga a fines del año 1929 al Director de Obras, cargo creado por la nueva legislación urbana vigente a nivel nacional, la elaboración del Plano de Transformación de la comuna[116], instrumento también exigido por el mismo cuerpo legal. Para ello, el director inicia el desarrollo de un conjunto de estudios y anteproyectos para el nuevo plan, iniciando la presentación de avances y alternativas en el mes de abril del año siguiente.[117]

Pero en el mes de marzo de 1930, se da la oportunidad de encargar su desarrollo al urbanista francés Jacques Lambert[118], quien realizara una corta visita por el país, ocasión en que fuera contactado por uno de los alcaldes del municipio. Es la segunda que realiza el urbanista socio de Maurice Rotival, ya que el año 1929 también había permanecido algunos meses en Chile. Se acuerda solicitar en breve plazo un empréstito y encomendarle el Plano de Transformación para la comuna en las condiciones que el urbanista estime convenientes. Durante el mes de junio del mismo año, Lambert hace dos presentaciones ante el Consejo Municipal[119], sobre el plano contenido en su propuesta y se acuerda el pago de una "gratificación a urbanista señor Lambert".[120] En octubre de 1933, con el plano aún en tramitación, se acuerda "activar ante el gobierno la aprobación del plano definitivo de la transformación de la comuna".[121] Al año siguiente el gobierno no sólo rechaza el plan propuesto, sino que la "Contraloría General de la República

[110] ACM, Providencia, 14 y 21 de diciembre, 1927.
[111] ACM, Providencia, 10 de febrero, 1928.
[112] ACM, Providencia, 30 de abril, 1930.
[113] ACM, Providencia, 22 de mayo, 1930.
[114] ACM, Providencia, 18 de diciembre, 1933.
[115] ACM, Providencia, 10 de septiembre, 1935.
[116] ACM, Providencia, 23 de octubre, 1929.
[117] ACM, Providencia, 23 y 30 de abril, 1930.
[118] ACM, Providencia, 19 de febrero, 1930.
[119] ACM, Providencia, 6 y 25 de junio, 1930.
[120] ACM, Providencia, 6 de junio, 1930.
[121] ACM, Providencia, 20 de octubre, 1933.

L5.27 Vista de plano de Providencia de 1936.
Detalle de plano de Santiago correspondiente al territorio de la comuna de Providencia, donde se incorpora la propuesta del Plan de Transformación de Providencia, ejecutado por Jacques C. Lambert. Único registro de su proposición, la que fue integrada por Muñoz Maluschka a su propuesta para toda la ciudad capital. Destaca de la propuesta de Lambert la capacidad de trazados en continuidad de los espacios faltantes de urbanizar, otorgando continuidad hacia las vías principales y los tejidos adyacentes en cada retazo de suelo.
(dibujo de Luis Muñoz Maluschka)

objeta el pago de la persona que hace el plano de transformación de la comuna".[122] En diciembre de 1934, el municipio logra definitivamente la aprobación de su Plano de Transformación[123], logrando contar con el primer instrumento de ordenamiento territorial que orienta la toma de decisiones de la actuación edilicia sobre el espacio comunal, llegando a establecer las "calles que sería necesario expropiar"[124] de acuerdo con el nuevo plano.

El arquitecto y urbanista Jacques C. Lambert, es parte de la numerosa delegación de urbanistas europeos que visitan Sudamérica tras la esperanza de asumir el encargo de los grandes planes de transformación de sus ciudades principales, representa la escuela hausmanniana y ostenta una dilatada trayectoria profesional previa y posterior a su visita a Santiago de Chile.[125] Precede por meses a la llegada de Karl Brunner y logra numerosos, pero efímeros encargos profesionales en la ciudad capital. Entre los principales está el estudio de plan de transformación para la ciudad de Viña del Mar, vecina a Valparaíso, y el de la comuna de Providencia:

> Con todo, el desarrollo de la "ciudad formal" era motivo de preocupación, fundamentalmente el sector céntrico y oriente, atendiendo a las especulaciones del suelo urbano. Uno de los primeros esfuerzos para enfrentar este problema fue el proyecto de transformación de la zona urbana de la comuna de Providencia, precisamente una de las comunas que encabezaba el auge demográfico y de construcción 'formal'. En la Memoria de la Junta de Vecinos relatando la labor del año 1929 se anotaba que la Junta de Vecinos se había reunido con Lambert y "le encomendó la confección de un ante-proyecto de transformación de la parte urbana de la comuna, en el que se consultarán las necesidades presentes y futuras, especialmente de la vialidad, higiene, comodidad, bienestar, estética, y hermoseamiento general". Si bien el plan del urbanista francés no fue implementado, poco tiempo después se hacía notar una incompatibilidad entre estos planos con los realizados por otro importante diseñador urbano de la época, el arquitecto Josué Smith Solar, en particular lo concerniente al ancho de la avenida Providencia y de la "calle que se abrirá al costado del río". Ahora, si estamos hablando de la preocupación estatal y vecinal para con esta comuna, debemos anotar, cuando menos, el principal cambio en esta época: el asentamiento del modelo de *City Garden* o ciudad-jardín en varios lugares de la comuna planteando la dirección hacia la cual debía ir la clase alta santiaguina. En este caso, la labor de los urbanistas en el espacio público se cumplía tanto como 'laboratorio' como creación del lenguaje urbano que se masificaría años después.[126]

La propuesta de Lambert para Providencia

La propuesta concreta para el Plan de Transformación de Providencia, realizada por Lambert, sólo es posible de conocer hoy a través del traspaso cuidadoso ejecutado por el urbanista Luis Muñoz Malushka del conjunto de todos los planes comunales vigentes, vertidos en el dibujo de su propuesta "Gran Santiago, estudio regulador" proyecto formulado en 1936, en la Sección de Urbanismo de la DGOP.[127]

La propuesta de Lambert, privilegia la completitud del tejido de las manzanas residenciales sobre el total del territorio comunal, llenando el vacío mayor pendiente de diseño en el sector suroriente de la comuna, articulado con su prolongación hacia Ñuñoa y principalmente referido a una geometría de la topografía natural y el trazado del canal San Carlos. Más bien postergando el esfuerzo de tramar en

[122] ACM, Providencia, 16 de noviembre, 1934.
[123] ACM, Providencia, 7 de diciembre, 1934.
[124] ACM, Providencia, 31 de mayo, 1935.
[125] Jacques Lambert, urbanista francés, nacido en 1890, desarrolla trabajos profesionales como consejero técnico en USA (Nueva York, Chicago, Washington, Pasadena, 1922-29), Argentina y Chile (Santiago, Valparaíso, Viña del Mar, Talca, Concepción, Providencia, 1929-30), México (1928-29 y 1931-32), Grecia, Egipto y Oriente Medio (1931), París (1932-35), Turquía (1933 y 1940), Lyon (1941). Junto a Maurice Rotival, ejecutan el Plan de Caracas (1936-39).
[126] Beatriz Aguirre y Simón Castillo, *El espacio público moderno. Sueños y realidades de Karl Brunner en Santiago de Chile*, 1929-1934 (Santiago: Universidad Central de Chile, 2004), 11.
[127] Dirección General de Obras Públicas, organismo dependiente del Ministerio de Interior creado en 1928, cuyo objetivo es coordinar el Plan de Obras Públicas del país tras el terremoto.

sentido oriente-poniente una traza dominantemente norte-sur en su expresión consolidada en el territorio hasta ese momento. Asimismo rellena los vacíos principales inmediatos a la avenida Providencia en los terrenos ubicados al oriente del inicio del Parque Tajamar, en el antiguo matadero y la planta industrial de cerveza. También completa el tejido urbano de los grandes predios de claustros o regimientos insertos en el territorio comunal. Demuestra en su propuesta un especial cuidado hacia el sistema de espacios verdes, desde los grandes parques hasta las plazas más pequeñas contenidas en el tejido. Su intervención es consecuente con el perfil que lo identifica como un urbanista con dominio y oficio en la aplicación del diseño de sistemas de espacios abiertos y áreas verdes que configuran las distintas ciudades que trabaja.

Desde el plano de propuesta de Lambert, ejecutado en un breve plazo de tiempo -tres meses- y largamente demorado en su tramitación de aprobación, donde los cuadros profesionales dominantes en los organismos de control del gobierno central, decididamente alineados con los principios urbanísticos proclamados por Brunner, hasta el trazado recogido en la propuesta de Muñoz Maluschka pudieron existir importantes modificaciones del plan original.

La propuesta de Maluschka para Santiago

El plano regulador para el Gran Santiago, de Muñoz Maluschka de 1936, es importante para Providencia en varios aspectos, los que trascienden la versión de su propio plano de transformación incorporado a la propuesta. La propia avenida Providencia ve confirmado su rol de vialidad estructurante para la ciudad en general, como prolongación reconocida de la Alameda y enganche con avenida Apoquindo hacia el oriente. Reconociendo la incorporación de un orden de trazado anular de las grandes avenidas, como avenida Américo Vespucio y el intento de construir un "anillo verde" desde el trazado de avenida Manquehue, más al oriente de la anterior. En el sistema viario propuesto para toda la gran ciudad, actúa avenida Providencia en complemento con avenida Costanera, la que se reconoce al borde sur del río Mapocho, desde la Plaza Baquedano corriendo paralelo para luego abrirse junto al río al término del territorio comunal.

Igualmente relevante para avenida Providencia resulta la modificación del trazado de avenida Diagonal Oriente, que descarta de manera definitiva su arranque desde la misma Plaza Baquedano para empalmar varias cuadras al sur de la Alameda, suprimiendo el trazado original propuesto por Brunner.

Para ello, Providencia invocó el principio de "indivisión de las propiedades de la comuna"[128] donde se puede aceptar la expropiación de franjas de terreno para bien público, pero en ningún caso que la propiedad privada quede fragmentada en dos porciones independientes. Resulta de interés la incorporación de avenida Pedro de Valdivia como parte del segundo anillo de circunvalación de la ciudad, pues ello reforzará la condición de nueva centralidad comunal que tendrá el cruce con la avenida Providencia, promoviendo su continuidad y atravieso del cerro San Cristóbal, conectando con las comunas que en procesos similares de urbanización pero muy distantes en complejidad e intensidad urbana configuran el lado norte de la gran ciudad.

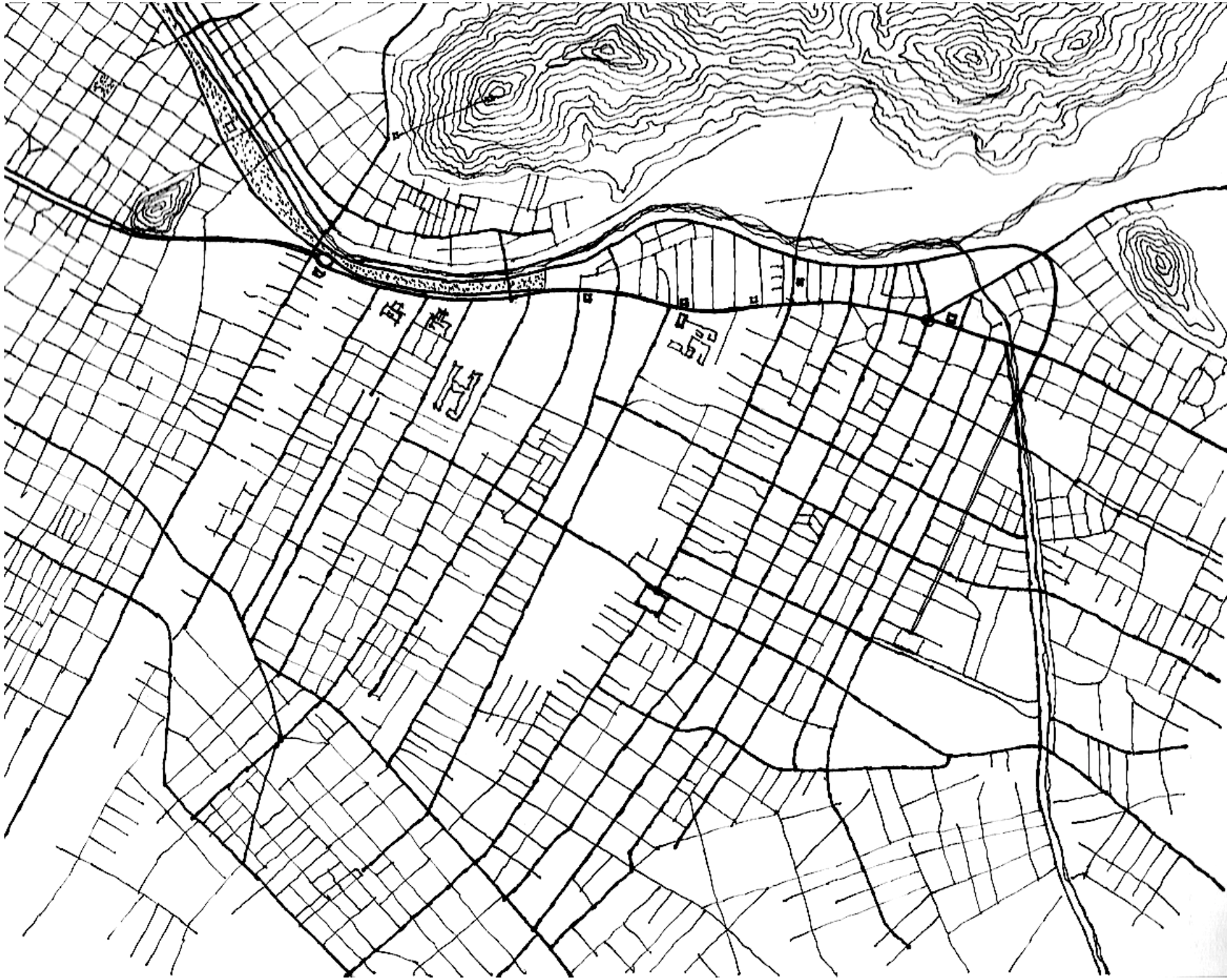
En las postrimerías del año 1939, se anuncia la aprobación definitiva del "plano regulador de Providencia y Ñuñoa, en reunión con el Ministro del Interior"[129], la aprobación del trazado ajustado de avenida Diagonal Oriente sobre el territorio de ambas comunas[130] y la preparación de un plan de obras que compromete a toda la ciudad para la celebración del IV Centenario de la fundación de Santiago[131], a celebrarse el año 1941.

Es importante destacar como característica distintiva en el gobierno comunal de Providencia la temprana configuración de cuadros profesionales locales que asumen la gestión y el desarrollo tanto del planeamiento como la ejecución de planes y planos de reciente aprobación. Para la aplicación de la nueva legislación urbana entrada en vigencia desde el año 1931 y publicada definitivamente el año 1936; ejecutada sobre la intensidad del proceso urbano llevado adelante al interior del territorio comunal de Providencia durante el período, resulta de vital importancia el perfil profesional y calificado de sus propios residentes, quienes inducen y facilitan el cumplimiento de la normativa. Por una parte, en cuanto establece la contratación de un arquitecto[132] para cumplir una serie de funciones fijadas en la misma ordenanza general de construcciones, y por otra, la iniciativa local de convocar e integrar un equipo de ingenieros, vecinos de la comuna, a un conjunto de comisiones con tareas asesoras, según se desprende de "una nota del Instituto de Ingenieros en que celebra la determinación de la Municipalidad de dar cabida a los profesionales en el seno de las comisiones municipales y adjunta una lista de ingenieros residentes en la comuna".[133]

La presencia de expertos extranjeros que asesoran los procesos del lugar, la formación y participación creciente de cuadros profesionales locales, la sofisticación de los instrumentos y técnicas de registro de la información territorial y la complejidad ganada por el desarrollo disciplinar del estudio de las ciudades, todas como conjunto apuntan a una mejor condición para la toma de decisiones hacia un futuro que se vislumbra lleno de desafíos y escenarios posibles de desarrollo hasta el momento no conocidos. Donde el plano catastral captura la ciudad real, y el plano de transformación enuncia la ciudad planeada. Desde este momento, también para Providencia se configura el desafío de lograr esa capacidad de dominio sobre la distancia entre una ciudad concreta y una ciudad planeada. El plan del urbanista expresado en el plano de la ciudad deseada ha modificado para siempre las relaciones con la ciudad real. Esto constituye un momento extraordinario en la construcción de avenida Providencia como lugar y como componente estratégico de la gran ciudad en desarrollo.

[128] ACM, Providencia, 13 de diciembre, 1935.
[129] ACM, Providencia, 5 de octubre, 1939.
[130] ACM, Providencia, 23 de noviembre, 1939.
[131] ACM, Providencia, 23 de noviembre, 1939.
[132] ACM, Providencia, 27 de agosto, 1930.
[133] ACM, Providencia, 16 de junio, 1933.

Lectura seis



La construcción extraordinaria de avenida Providencia (II): la sección oriental

La avenida como un lugar de paso y un lugar de paseo para la nueva ciudad
La intensidad de un lugar llevada a su saturación y las estrategias de respuesta desde su orden original.

Una cierta inercia propia de los procesos urbanos demora la puesta en evidencia de los proyectos sobre la ciudad, en especial de sus planes, permitiendo sólo en el arco del largo tiempo que éstos tomen forma y consistencia expresiva en la ciudad construida. Este es el caso del Plan de Transformación para la comuna de Providencia del año 1932, que debió esperar más de una década, hasta la segunda mitad de los años 1940 y la primera de los 1950, para ver reflejada su voluntad sobre la realidad del lugar. En especial sobre avenida Providencia, en la configuración de una sección regular de 32 de metros de ancho para su espacio público.

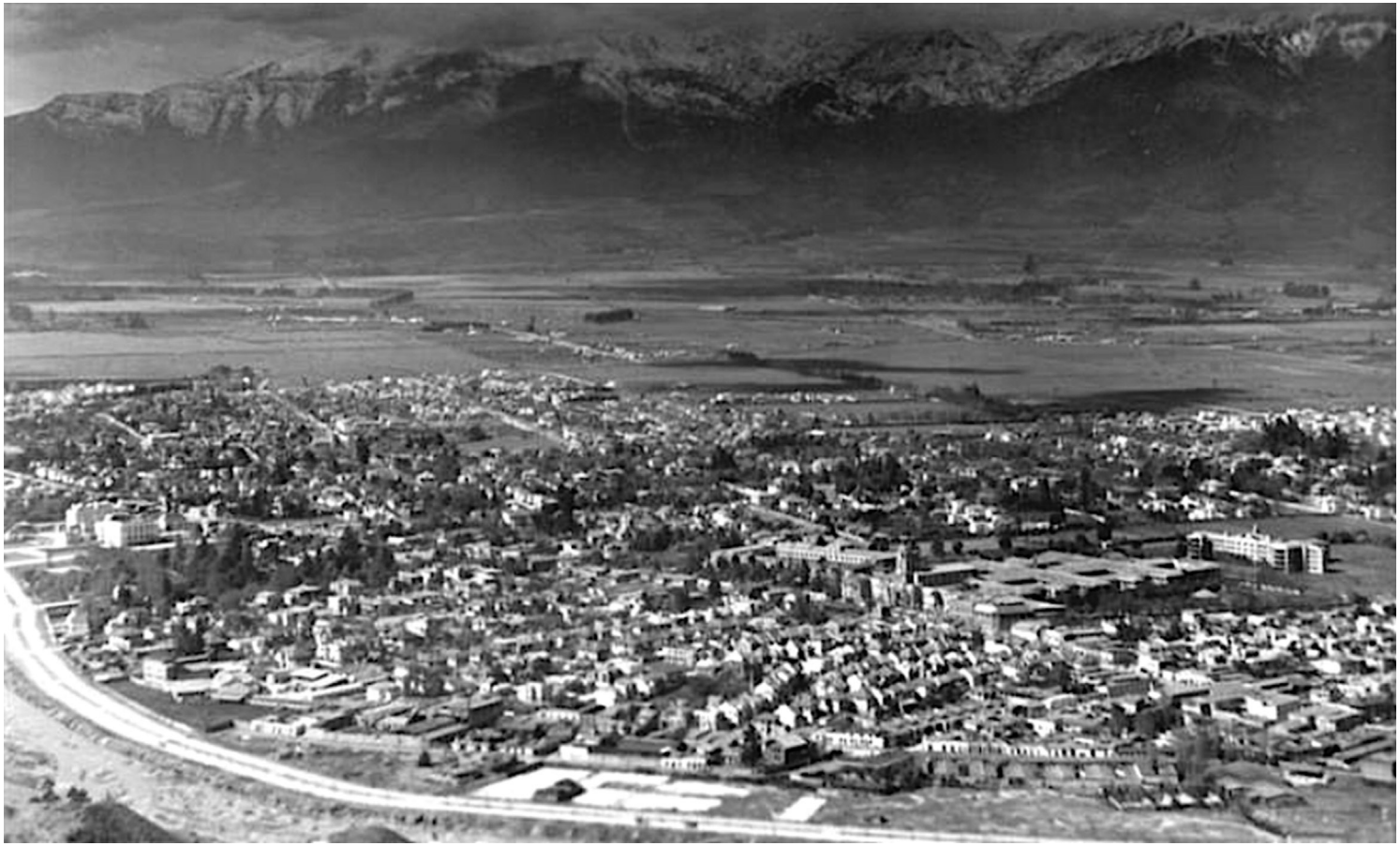
Una nueva mirada, ahora netamente urbana sobre la construcción del territorio comunal ocupa todos los espacios, sustituyendo el antiguo orden rural por otro que incorpora urbanidad y lo hace desde un modelo que no renuncia al verde de la vegetación como dominio cercano al de lo rural que existía, por el contrario, lo multiplica y lo hace partícipe de la cualificación de todo el espacio público y privado del nuevo orden, con especial acento en sus calles, avenidas, plazuelas, plazas y parques, los que configuran la estructura esencial para la comprensión y la irrigación de todo un sistema en generación.

La expansión del proceso urbano no quedará en equilibrio sólo con su extensión hasta los confines comunales, porque pronto lo desbordará hacia nuevas extensiones más orientales y sobre otros territorios y otras comunas. También volverá con esa fuerza urbanizadora sobre los grandes paños de terrenos rezagados al mismo proceso, todavía en manos de instituciones religiosas y civiles, para segregar porciones menores y configurar barrios más modernos sobre lugares generados durante la primera fundación urbana. También modelará sus expresiones y estrategias de configuración desde la apertura de avenidas y calles transversales, desde la conformación de barrios en torno a plazas, desde lotes edificados bajo la creación de manzanas. Asimismo, llevará la apertura de calles a operaciones seriadas que terminarán generando una trama de manzanas, para homogenizar en la apariencia una conformación que se iniciara desde componentes urbanos radicalmente distintos tanto en su forma como en su sentido. Oriente y occidente del territorio comunal se hacen más parecidos entre sí.

Para avenida Providencia, serán casi quince años en que la voluntad de lograr la sección de la nueva avenida propuesta, es un fin y un medio. Un fin, en la cadena de operaciones de gestión urbana que permiten su ensanche y lograr el perfil deseado en toda su longitud o algo muy cercano. Un medio, en la forma que su nueva sección posibilita toda la irrigación de la extensión comunal, haciendo de la transformación de los edificios que la conforman, los usos que la ocupan y la oportunidad de paso y movilidad, hacia y desde todo el territorio de los barrios con la ciudad central, una operación de múltiples funciones, las que se complementan entre ellas y potencian la complejidad de la avenida exponencialmente.

La suma de componentes que configuran la avenida da cuenta de una diversidad asumida por el lugar que lo hará identificarse con un modo distinto de hacer ciudad y aportar al sistema urbano mayor desde una identidad original y una particularidad que empieza a hacerse reconocible para sus vecinos y visitantes.

L6.01 Plano de la comuna de Providencia en 1948.
La avenida Providencia logra una sección de 32 metros en toda su extensión consolidando su rol como vía principal comunal y de toda la extensión oriental de la ciudad capital. El territorio comunal urbaniza toda su superficie rural, incorporando aún parte de los grandes paños de terrenos de sus instalaciones preexistentes al ciclo urbanizador (seminario, conventos, fábricas y otros).
(dibujo del autor)



L6.02 Vista de comuna de Providencia en 1941.
Fotografía tomada desde alto del cerro San Cristóbal hacia el centro comunal, con la casa de Huérfanos como referencia principal (centro derecha de la imagen). Se observa la proliferación de edificaciones en toda la extensión territorial comunal, así como la consolidación de la avenida Costanera como vía de apoyo a avenida Providencia (primer plano) junto al cauce controlado del río Mapocho.
(foto de Enrique Mora)

La avenida y el plan. 2 (6) 1
Plan de Transformación de Providencia, 1932.
La configuración y consolidación de una imagen urbana deseada.

El esfuerzo de elaboración y aprobación del primer plan urbano para la comuna de Providencia no estuvo exento de dificultades y obstáculos para lograr su consolidación definitiva como tal. El proceso seguido por esa primera voluntad de contar con un proyecto de desarrollo urbano del territorio, materializado en un instrumento concreto de regulación verá extendido tanto su desarrollo y diseño, como dilatada su aprobación y formalización legal hasta la generación de su propio reemplazo. Aún así, la oportunidad aprovechada y la voluntad desplegada para su creación sorprende, por su condición pionera en el contexto del desarrollo urbano de las ciudades chilenas de la época, tanto entre aquellas más adelantadas en su conformación como las más necesitadas de intervención por su devastación reciente, y aún, que la propia ciudad capital.

Todo el proceso de generación de este primer instrumento de ordenamiento territorial a escala comunal se verá cruzado por las fuertes confrontaciones entre las corrientes de pensamiento urbano reinantes y dominantes en la escena local. El hecho de que el municipio contratara tempranamente a un experto internacional de la escuela francesa como el urbanista Jacques Lambert no fue bien recibido por los cuadros técnicos dominantes en los organismos públicos centrales encargados de las materias urbanas, los que paralelamente habían optado por la corriente austro germana representada por Karl Brunner. Todo ello demora, dilata y modifica el sentido de esa primera propuesta, de la que existen muy pocos antecedentes y registros originales para conocer en detalle sus contenidos y propuestas concretas.

El anteproyecto del plan

Un documento de interés lo constituye la publicación de un artículo titulado "La Comuna de Providencia y su Plan de Transformación" aparecido en el Boletín Municipal de la República, en febrero del año 1934. El Boletín corresponde a una publicación periódica del gobierno nacional dirigida a los agentes municipales de todo el país en un intento de alinear, actualizar y profesionalizar la gestión local en todas las ciudades del país. Para el Boletín los temas urbanos serán recurrentes, desde la experiencia trasmitida por el contacto con las corrientes internacionales o desde la práctica interna de los mismos municipios más adelantados, intenta cumplir su misión de facilitador de una puesta al día en materia de administración y planificación de ciudad.

El artículo no registra autoría pero transmite simultáneamente, la mirada de un órgano central que reconoce un trabajo local con sentido de articulación hacia la ciudad mayor y la proclamación de ciertos principios que la corriente principal de pensamiento urbano del momento afirma para encarar con una mirada moderna el desarrollo de las ciudades chilenas y su ciudad capital en particular. Desde títulos iniciales como "Providencia como sector de extensión residencial de la ciudad de Santiago", "La necesi-

dad de ordenanzas locales", "El control de la edificación privada", o "Los proyectos de transformación", introduce y prologa el estudio y propuesta específica para Providencia desde los lineamientos generales que el mismo Brunner había insistido en reiteradas oportunidades durante su paso por Santiago y dejado impreso en su propuesta para la ciudad capital.

El artículo se introduce desde una afirmación que reconoce y coloca a la comuna de Providencia como un actor relevante y pionero en la construcción de una nueva realidad urbana para el escenario nacional, al declarar:

> La Comuna de Santiago que más ha progresado últimamente es, sin lugar a dudas, la Comuna de Providencia. Este progreso se refleja tanto en la disposición de los nuevos sectores urbanos como en el mejoramiento constante de las obras de urbanización en los antiguos sectores comunales.
> Los pavimentos, el alumbrado, el agua potable, la vialidad, todo ha progresado en esa Comuna, y su administración comunal, reconociendo la importancia que para ella tiene el contar con un plan definido de obras de transformación y mejoramiento urbano, ha sido una de las primeras que estudiaron su Ante-Proyecto de Transformación Comunal de acuerdo con las disposiciones de la Ley número 4563, que obligó a todas las ciudades de la República con más de veinte mil habitantes a presentar a la aprobación del Supremo Gobierno un Ante-Proyecto.[1]

El anteproyecto presentado corresponde a la iniciativa municipal de solicitud de colaboración a la Sección Urbanismo del Departamento de Arquitectura de la Dirección General de Obras Públicas, alojada en el Ministerio del Interior. A partir probablemente de las directrices trazadas por la propuesta de Lambert, procesadas por la Dirección de Obras Municipales de la comuna, y posteriormente tamizadas por los técnicos de la unidad señalada, cuadros alineados absolutamente en los principios sembrados por Brunner. El anteproyecto es aprobado, en esa condición de propuesta previa, por decreto supremo número 1365, del 30 de abril de 1932, del gobierno nacional.

El lugar en la ciudad

La parte introductoria del documento apunta a afirmar el carácter de interdependiente que presenta el territorio comunal respecto a la ciudad histórica, en esa condición definida como sector de extensión residencial de la ciudad de Santiago:

> Al analizar los factores urbanísticos que intervienen en el desarrollo que experimenta la edificación en la Comuna de Providencia, debemos tener presente la interdependencia de este desarrollo con el resto del cuerpo de la ciudad de Santiago.
> La zonificación particular con destino de su edificación que se ha adoptado en el proyecto, se basa en un estudio de zonificación integral de todos los barrios de la ciudad, de acuerdo con las características específicas de éstos. Correspondería a Providencia, ser el sector de extensión residencial por excelencia de la Capital.

> La formación de nuevos sectores residenciales que siempre se opera en sentido de los primeros vientos y primeras aguas, es un fenómeno de renovación que necesariamente debe operarse en toda ciudad en vías de desarrollo.[2]

Las afirmaciones anteriores apuntan en la misma dirección del texto de Brunner sobre Santiago, escrito sólo un par de años antes, reconociendo que ahora se profundizan los argumentos principalmente desde la visión de construir una ciudad de barrios más salubres como oportunidad para las distintas clases sociales que conforman la sociedad santiaguina. Recomendaciones que serán antes escuchadas por los integrantes de colonias extranjeras y de una clase media profesional emergente en plena formación. Las clases altas demorarán otra década en migrar, y lo harán motivados por el inestable escenario socio-político que circunda los barrios tradicionales que ocupan, antes que por los argumentos de los nuevos principios del urbanismo traídos a terreno por la práctica edificatoria para la ciudad capital proclamada entre aquellos expertos en la materia.

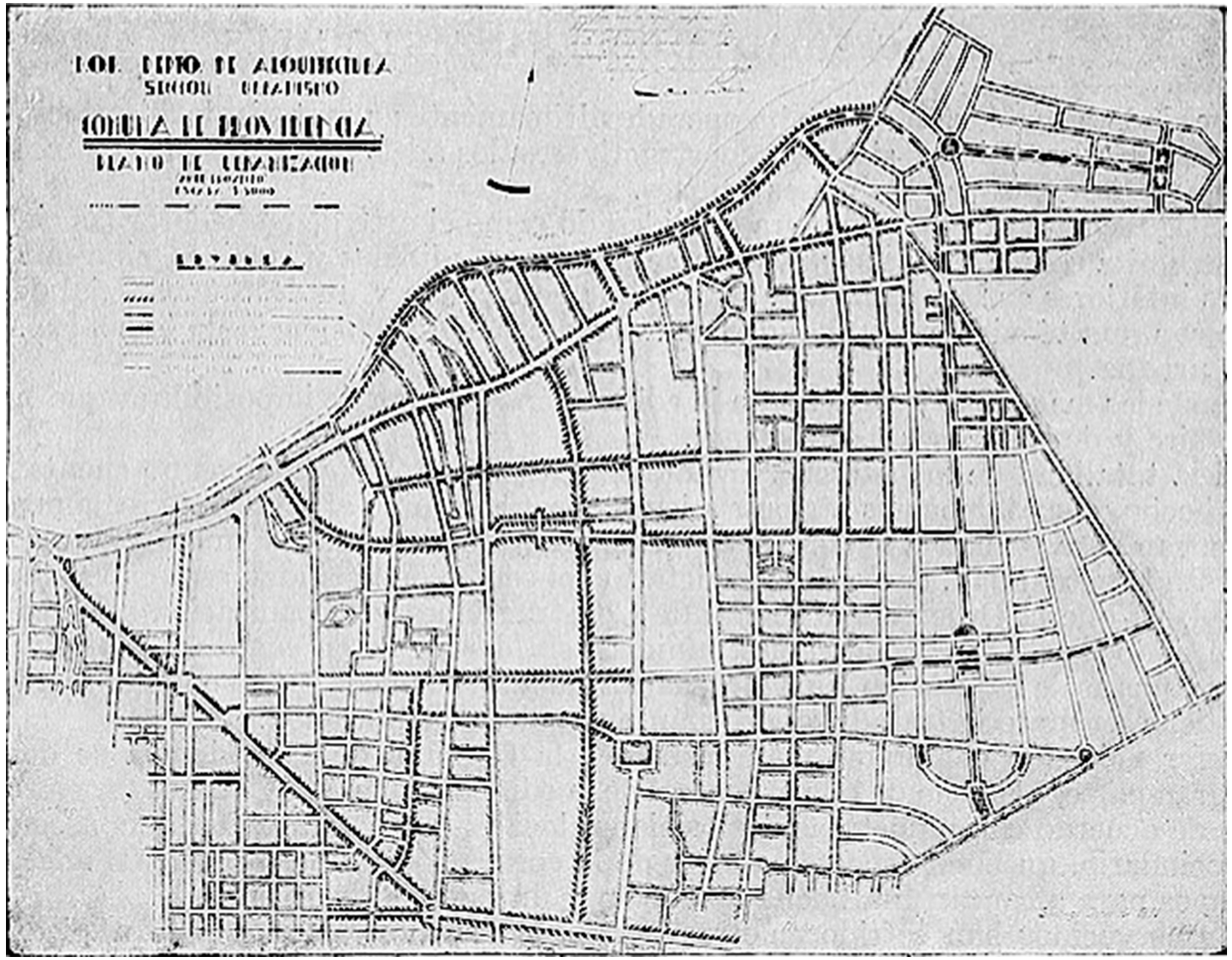
El texto reconoce en la oportunidad de desarrollo de los nuevos barrios, la oportunidad de una construcción de las residencias en otra condición, donde las habitaciones más iluminadas y ventiladas, logran una "casa higiénica" la que debe tener al menos "dos fachadas asoleadas y una distribución que permita su ventilación transversal directa por esas fachadas". Asimismo promueve generar agrupaciones de edificios aislados entre sí, sobre lotes de parcelas de proporciones armoniosas y con interiores de manzanas abiertos y ventilados. Reconoce y apoya los procesos simultáneos de generación de nuevos tejidos urbanos acorde a las reglas planteadas, ello combinado con procesos de renovación en aquellos barrios desocupados por el primer proceso "y es ahí donde deben edificarse edificios de departamentos", los que pueden diseñarse bajo los mismos principios enunciados, en mayor altura (tres pisos) y orientados a "albergar la gran población constituida por nuestra clase media".

La relevancia de la norma

Se reconoce en la existencia de cuerpos normativos locales ajustados a las realidades particulares, la herramienta más eficiente para regular y orientar el buen desarrollo de todo proyecto urbano independiente a su escala, donde el respeto a principios muy claros configura en la agregación progresiva de partes sobre un lugar construido, las condiciones que lo distinguen por su cualidades logradas y respetadas en todos sus elementos componentes:

> Si antiguamente el urbanismo era considerado como el arte de embellecer las ciudades, hoy en día no se limita sólo a conformar plásticamente plazas, edificios y jardines, sino que determina alineaciones interiores en las manzanas, alturas a la edificación y un destino especial de las mismas, de acuerdo con una técnica cuya finalidad es la organización y eficiencia de todas las actividades de la vida urbana.
> Dispone las manzanas y reglamenta la edificación de forma de imposibilitar que nadie quede privado de aire y de sol en sus habitaciones.[3]

[1] N.N., "La Comuna de Providencia y su Plan de Transformación", Boletín Municipal de la República, número 43, año IV (febrero de 1934): 5.
[2] N.N., "La Comuna de Providencia y su Plan …", 5-6.
[3] N.N., "La Comuna de Providencia y su Plan …", 8.



L6.03 Plano de urbanización de Providencia de 1932.
Plano del set de dibujos que forman el Plan de Urbanización de la comuna aprobado en 1932. Este plano corresponde a la propuesta de ensanches o creación de nuevas avenidas y calles principales contenido en el instrumento de ordenamiento territorial en aplicación.
(dibujo de autor desconocido)

Esa capacidad de regular un proceso edificatorio se reconoce desde temprano en la gestión municipal que se desarrolló en la comuna de Providencia:

> La preferencia que el público manifiesta por la Comuna de Providencia se debe, seguramente, en gran parte, al hecho de que el control de la edificación en esa Comuna, se ejerce en forma detenida y de acuerdo con numerosas disposiciones locales sobre edificación que aseguran, desde luego, al vecindario, un buen aspecto exterior de la edificación y una disposición adecuada de las construcciones para alcanzar una buena aireación y un buen asoleamiento.[4]

Destaca también el temprano reconocimiento a una identidad de sus residentes y una cultura compartida capaz de colocar el bien común y la construcción colectiva por sobre los intereses individuales de sus mismos habitantes:

> Si este resultado no se ha obtenido únicamente por medio de reglamentaciones locales, lo ha sido en gran parte, debido a la cultura del vecindario, que comprende que no puede haber belleza individual en un edificio si los que lo rodean carecen de ella ya que necesariamente su belleza se apercibe en el conjunto de la edificación de una manzana.[5]

La comprensión de la calle desde la manzana

Es de interés destacar la traslación iniciada en el foco de interés principal desde la conformación de las calles a la configuración de las manzanas como el componente base desde el cual se edifica la nueva forma urbana comunal. Las avenidas y calles no pierden su relevancia en la composición del nuevo territorio, pero serán las capacidades de configurar los agrupamientos edificados sobre las porciones de suelo que determinan cada manzana, los que determinan las características de identidad urbana de cada sector o barrio en proceso de generación sobre el territorio comunal. A avenida Providencia esta condición le significará también una valoración de un cierto espesor que trasciende los lotes que enfrenta a la misma vía, la que hará del sistema de las calles y avenidas perpendiculares un componente fundamental para la propia avenida.

El otro factor gravitante al momento de configurar una estrategia de desarrollo urbano en el territorio comunal es la aplicación del municipio como gobierno local y soporte técnico capaz de llevar adelante una propuesta con sentido en los tiempos, que requiere una transformación urbana coherente y evidente en su expresión material y funcional:

> La confección de proyectos de transformación y el estudio de Ordenanzas Locales sobre conformación integral de la edificación, requieren un estudio y esfuerzo largo y continuado, y exige, por lo tanto, una administración edilicia entregada de lleno a labores de orden técnico urbano, en donde la política partidarista no pueda intervenir en forma alguna sin grave perjuicio para los intereses comunales.
> La Municipalidad de Providencia fue la primera que se entregó de lleno a esta labor y es la única Municipalidad de la república que lleva ya muy avanzado el proyecto de transformación definitivo de la Comuna

[4] N.N., "La Comuna de Providencia y su Plan …", 9.
[5] N.N., "La Comuna de Providencia y su Plan …", 11.

> y la redacción de una Ordenanza Local que reglamente detenidamente el destino, la forma, altura y emplazamiento de la nueva edificación, de acuerdo con un estudio plástico de los espacios libres públicos y en el interior de las manzanas.
> Esta Ordenanza Local se estudia además gráficamente sobre las planchetas del plano catastral de la Comuna, el trabajo más completo que hasta la fecha se ha realizado en Chile y que ha sido la base indispensable para poder realizar un estudio de esta naturaleza.[6]

La estructura del plan de transformación

Culmina el artículo referido con una completa exposición de la estructura que, a la fecha de la publicación, está adoptando la propuesta de transformación de la comuna. Esta presentación se ordena en doce materias distintas, a saber: I. Apertura de nuevas calles; II. Ensanche de calles y avenidas; III. Espacios libres; IV. Zonificación de destino; V. Reglamentación de alturas; VI: Reglamento de subdivisión de propiedades; VII. Extensión futura de la Comuna; VIII. Vialidad futura y su mejoramiento; IX. Aspecto exterior de la edificación; X. Porcentaje de superficie predial edificable; XI. Abastecimiento, y XII. Recreación.

El primer apartado, relativo a la apertura de nuevas calles se focaliza en cuatro avenidas muy específicas. La primera, es la Diagonal Oriente, con lo que delata su estrecha relación a las prioridades planteadas por el mismo Brunner para el desarrollo oriental de Santiago, y de la que reconociendo su carácter intercomunal, justifica su condición de primera propuesta comunal, dado el importante impacto de su creación para la configuración estructural de la nueva escala de la ciudad capital:

> El trazado de la Avenida Diagonal Oriente, parte desde la Plaza Baquedano hacia el cruce de Manuel Montt con la prolongación de las calles Caupolicán y Pizarro. En el territorio de la Comuna de Ñuñoa, la Avenida sigue por la calle Pizarro ensanchada, hasta la Plaza Septiembre de la Población San José, donde toma nuevamente una dirección diagonal hasta empalmar con la Avenida José Arrieta, que se continúa enseguida en el camino rural a Peñalolén.[7]

Su existencia resultaría clave para el destino de avenida Providencia, arrancando ambas desde plaza Baquedano dividirían los flujos hacia el oriente entre ambas opciones y haciendo equivalente la llegada al centro histórico de la ciudad. Ello no ocurrirá, dada la dificultad de implementar el proceso expropiatorio del primer tramo que cruza las comunas de Santiago y Providencia secuencialmente. Otra variable de interés de su frustrada implementación lo constituye la negociación de las potenciales plusvalías que su realización generaría para los terrenos con frente a la nueva avenida. La propuesta de Brunner era precisamente definir con la mayor precisión posible esas ganancias de valor y compartirlas entre propietarios del suelo y los costos de ejecución de la propia avenida. El texto en revisión modifica radicalmente los argumentos:

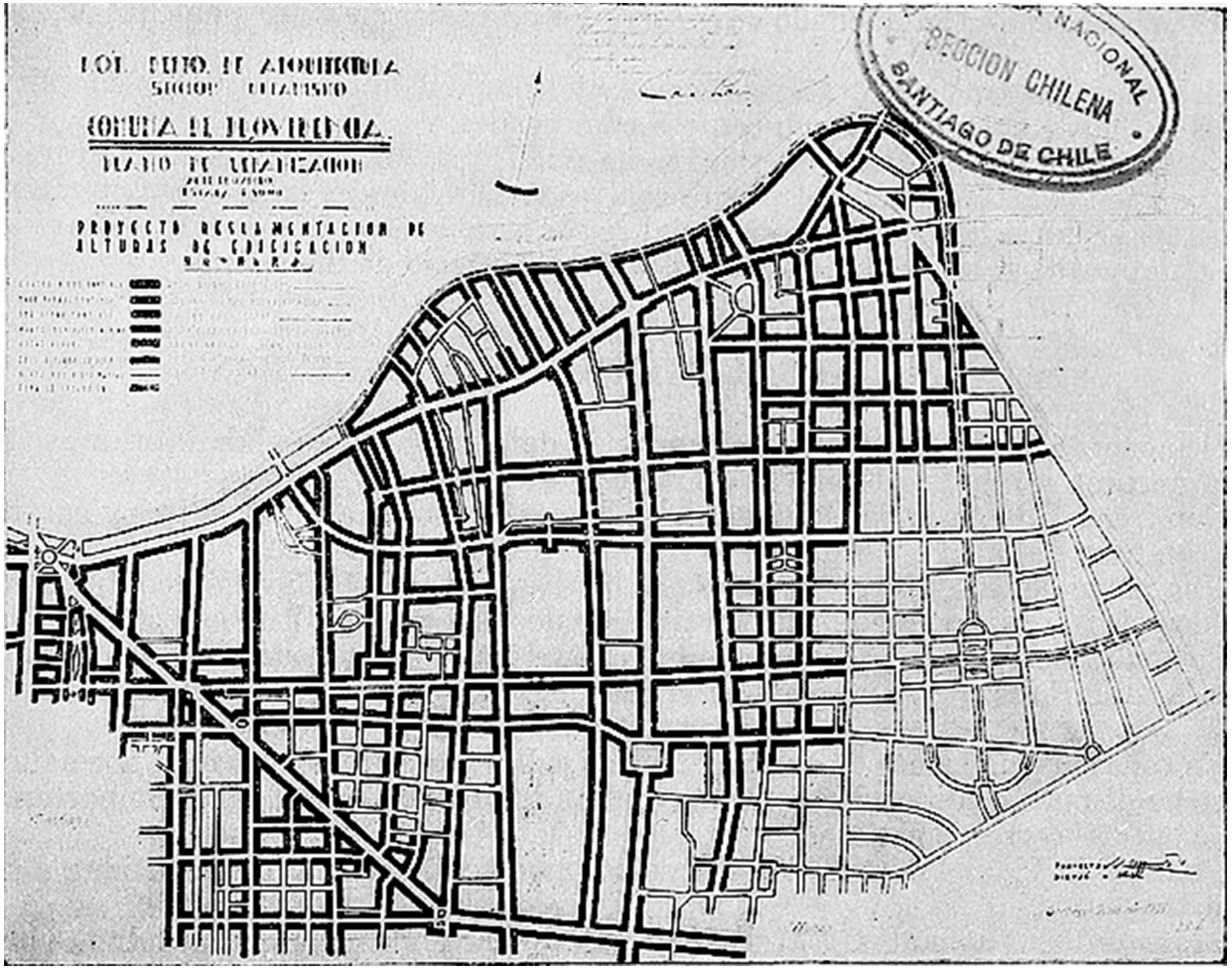
> Aunque prácticamente falta muy poco para terminar la apertura del rasgo de la futura Avenida en la Comuna de Ñuñoa, ninguna de las tres Municipalidades afectadas con este proyecto podría llevar a cabo su realización sin un financiamiento previo del total de la Avenida, en forma que con una contribución sobre las partes más valorizadas se paguen las expropiaciones más onerosas que son las del primer sector del trazado, y que queda dentro de la Comuna de Santiago.
> Puede esperarse que el proyecto se concrete más en el curso del presente año, ya que los representantes del congreso de los sectores del barrio alto de Santiago, han presentado un proyecto de financiamiento de las expropiaciones, que no grave en forma excesiva los terrenos valorizados con la apertura de la Diagonal.[8]

El gobierno y el parlamento no aceptan la nueva propuesta de financiamiento frustrando la realización completa del trazado de la avenida, lo que favorece a avenida Providencia al confirmarla como la única opción fluida de relación de los nuevos territorios residenciales del oriente, tanto al nororiente como al suroriente, con el principal eje del centro histórico, la Alameda. Y de paso establece un precedente, no modificado hasta la actualidad, sobre el exclusivo usufructo privado para la totalidad de las plusvalías generadas por obras de vialidad o de mejoramiento urbano en general, independiente de que la fuente de financiamiento de las mismas sea pública o privada. Esto tendrá importantes repercusiones en lo particular, para como se desenvuelve el proceso de transformación sobre avenida Providencia, tanto en su tramo occidental ya consolidado como para el futuro ensanche de su tramo oriental a ejecutarse en los próximos tres quinquenios. Y en lo general, para cualquier obra de mejoramiento urbano en Santiago o cualquier ciudad del país, donde se consagra a las plusvalías como un beneficio privado.

Otras aperturas de calles consideradas por el plan de transformación son avenida Pedro de Valdivia, al norte de avenida Providencia; la avenida Las Lilas (actual Eliodoro Yáñez) hasta su salida a la misma avenida Providencia; la prolongación de la calle Rancagua al oriente, abriendo una paralela a la propia avenida Providencia, y por último, la apertura de una calle entre avenidas Pedro de Valdivia y Antonio Varas, actual calle Marchant Pereira, parcialmente ejecutada. Respecto a las dos primeras avenidas intervenidas, el texto afirma:

> Aperturas de vías de importancia comunal son en primer lugar la prolongación de la avenida Pedro de Valdivia al norte de la Avenida Providencia para formar un circuito de tránsito con la nueva Avenida Costanera, y en segundo lugar la prolongación de la Avenida de Las Lilas hacia el Poniente de la avenida Pedro de Valdivia, para empalmar con la Avenida Providencia frente al Puente del Arzobispo, por medio de un arco de arranque de amplia curvatura.
> Ambos proyectos pueden ser considerados ya como una realidad. En efecto, ya se ha abierto el primer trozo de arranque de la Avenida Las Lilas desde Providencia, sector que, dada la trascendencia del proyecto, ha experimentado una valorización como hasta la fecha no se ha registrado en ningún otro de la ciudad de Santiago (…)
> La prolongación de la Avenida Pedro de Valdivia al Norte de la Avenida Providencia, también en vías de una realización inmediata, gracias a la perseverancia del Municipio en esta cuestión: ha logrado la apertura, sin pago de expropiaciones excesivas, armonizando en este caso, el interés general con el interés particular de los vecinos afectados.[9]

[6] N.N., "La Comuna de Providencia y su Plan …", 13.
[7] N.N., "La Comuna de Providencia y su Plan …", 14-15.
[8] N.N., "La Comuna de Providencia y su Plan …", 15.
[9] N.N., "La Comuna de Providencia y su Plan …", 15-16.



L6.04 Plano de urbanización de Providencia de 1932.
Plano del set de dibujos que forman el Plan de Urbanización de la comuna aprobado en 1932. Este plano corresponde a la propuesta de alturas de edificación por sectores. Se establecen alturas de cuatro y tres niveles para edificios con frente a avenida Providencia, las que serían prontamente superados.
(dibujo de autor desconocido)

La capacidad de negociación tempranamente reconocida al municipio local, será un atributo reiterado en el tiempo para el logro de sucesivos proyectos urbanos de envergadura y beneficio del territorio comunal y su principal avenida en particular. Otro componente de interés y de otro orden, de esta misma intervención en el cruce de avenidas Providencia y Pedro de Valdivia, es el registro gráfico incorporado al plano general y en un croquis puntual, de un proyecto sobre la sección de la avenida principal sostenido en un leve retranqueo[10] de las fachadas continuas de los edificios, alrededor de cien metros aguas arriba y abajo del cruce con avenida Pedro de Valdivia. Estos pueden reconocerse hasta la actualidad en el lugar, generando una jerarquía de la esquina por la sección más holgada de sus veredas o aceras, que refuerza el efecto de la mayor sección de avenida Pedro de Valdivia hacia el sur del cruce.

La ampliación de calles y generación de espacios públicos

El segundo apartado, relativo al "ensanche de calles y avenidas" propone la intervención sobre tres avenidas principales y claves para la fluidez oriente-poniente del territorio comunal: avenida Providencia, avenida Costanera, avenida Bilbao y calle Caupolicán. Sobre la necesidad de intervenir avenida Providencia señala:

> La principal vía de la Comuna, la Avenida Providencia, ya no puede contener el tránsito que en la actualidad la solicita. Su ensanche es una necesidad impostergable y la circunstancia de que la edificación es todavía de una categoría que no corresponde a la valorización que se ha operado en las propiedades que la enfrentan, y permite considerar la posibilidad de emprender desde luego el ensanche necesario, por medio de las expropiaciones correspondientes.[11]

La creación de la avenida Costanera, al borde sur del río Mapocho, se plantea con una sección regular de doble calzada con bandejones centrales que se prolonga en sentido norte-sur por la nueva avenida El Bosque dando salida fluida hacia el centro de Santiago sin pasar por avenida Providencia, en su tramo más crítico de capacidad a la fecha. Para la avenida Bilbao se reconoce lo angosto de su sección para contener una doble vía de tranvías. Todas las intervenciones propuestas apuntan al reconocimiento de fortalecer en el sentido transversal del territorio comunal un sistema de avenidas paralelas que garanticen su inserción con la estructura de la ciudad central, y en ello, avenida Providencia irá asumiendo incrementalmente un rol decisivo tanto durante la consolidación urbana del propio territorio comunal como con las posteriores extensiones de suburbios residenciales de las comunas que la rodean hacia el arco oriente.

El tercer apartado, relativo a los espacios libres plantea la necesidad de priorizar la creación de plazas "en sus sectores más densamente poblados", lo que ocurre en el sector surponiente, para el que se propone crear un área libre en parte de terrenos ocupados por instalaciones militares. Igualmente considera la previsión de generar espacios verdes en las futuras extensiones a urbanizar, reconociendo la facilidad que otorga el hecho de que la propiedad de todo el suelo disponible es de un único propietario. Se propone la creación de un parque público lineal que acompañe el trazado del canal San Carlos de seis

[10] El retranqueo indicado corresponde al desplazamiento de 3 metros hacia el interior de los predios en las manzanas de fachadas que enfrentan avenida Providencia, coincidiendo con calles Francisco de Noguera y Orrego Luco en la vereda norte y el avance de manzanas desde la esquina de avenida Pedro de Valdivia por la vereda sur, donde el desaplome de la fachada continua de los edificios hacen más evidente el efecto buscado.

[11] N.N., "La Comuna de Providencia y su Plan …", 17.

hectáreas de superficie total. Por último, se dispone la creación de "plazas con carácter de sub-centros comerciales en algunos cruces claves del territorio comunal como es la esquina de avenidas Providencia con Pedro de Valdivia".

Las condiciones de los edificios

En su cuarto apartado, el texto define la "zonificación de destino", la que corresponde a la definición de usos de suelo permitidos por zona. Define tres tipos de zonas por usos: las zonas residenciales mixtas "con admisión de comercio, talleres e industrias no molestas al vecindario", circunscrito al sector surponiente de la comuna y avenida Vitacura, sede de la planta cervecera; las zonas residenciales, "protegidas con exclusión de la industria y del comercio", y las zonas comerciales y sub-centros comerciales:

> Como sector de carácter comercial se ha considerado toda la Avenida Providencia, la Plaza Pedro de Valdivia además, de otros sub-centros comerciales (…)
> En los sectores de carácter residencial se contempla la posibilidad de ubicar en las esquinas, edificación alineada sobre la calle para el pequeño comercio de menestras.[12]

Es decir, a avenida Providencia se le reconoce y se le establece un sentido comercial en continuidad sobre toda su extensión y como característica exclusiva dentro de todo el territorio comunal, con la excepción de otras localizaciones puntuales y de un carácter muy menor. Esto reconoce y marca tempranamente una vocación de la avenida que la distingue de cualquier otra configuración de avenidas o barrios aledaños, lo que se verá reforzado por la expresión morfológica que el mismo plan establece para la vía principal.

El quinto apartado, trata sobre la "reglamentación de alturas", la que estará condicionada tanto por la zonificación de destino como por la vialidad futura de cada sector del territorio:

> Con frente a la Avenida Providencia se han considerado alturas de tres y cuatro pisos, según se trate con frente al nuevo parque o a la Avenida propiamente dicha.[13]

En relación a las vías perpendiculares a avenida Providencia se establece:

> En todas las manzanas de arranque de las calles y avenidas que salen normalmente a Providencia se ha dispuesto edificación continua en un trecho variable según la importancia de las vías y de una altura correspondiente.[14]

Se determinan alturas de tres y dos pisos en la avenida Costanera, tres pisos en edificación continua en torno a plaza Pedro de Valdivia, y el resto de las avenidas de la comuna en edificación aislada o mixta "de no menos o no más de dos pisos de altura".

El sexto apartado, trata del reglamento sobre la subdivisión de las propiedades, donde se establecen los tipos edificatorios aceptados de "forma aislada, pareada o mixta y continua", así como los tamaños

prediales mínimos por sector. Se definen frente mínimos y profundidades mínimas de cada lote, de modo de permitir un retiro de la edificación del fondo de propiedades para "formar en el interior de las manzanas amplios espacios libres de aireación y asoleamiento". Por último, se considera la opción de subdivisión transversal de lotes, asegurando la salida directa a la calle de cada uno de los mismos por una sección mínima de acceso. Esta norma inducirá la creación de calles secundarias perpendiculares a las avenidas norte-sur como la forma más eficiente de generar lotes menores con acceso directo a una vía pública.

La extensión y la movilidad comunal

El séptimo apartado trata sobre "la extensión futura de la comuna" dividiendo su contenido en dos partes. La primera relativa a los fragmentos urbanizados al oriente del canal San Carlos que ahora son parte de la nueva comuna de Las Condes y los modos de integrarlos a la comprensión y administración del casco urbano de la ciudad completa. La segunda, establece el área disponible de extensión urbana del territorio comunal en su cuadrante suroriente, donde se ha diseñado el trazado de sus futuras calles y la disposición y tipos edificatorios aceptados, todo ello sobre planchetas de levantamiento de la comuna.[15] El sector señalado corresponde al único fragmento de territorio de Providencia que cuenta con un proyecto de desarrollo integrado de vialidad, parcelario y edificación que dará forma y coherencia urbana al lugar desde un proyecto previamente concebido y aprobado para su ejecución.

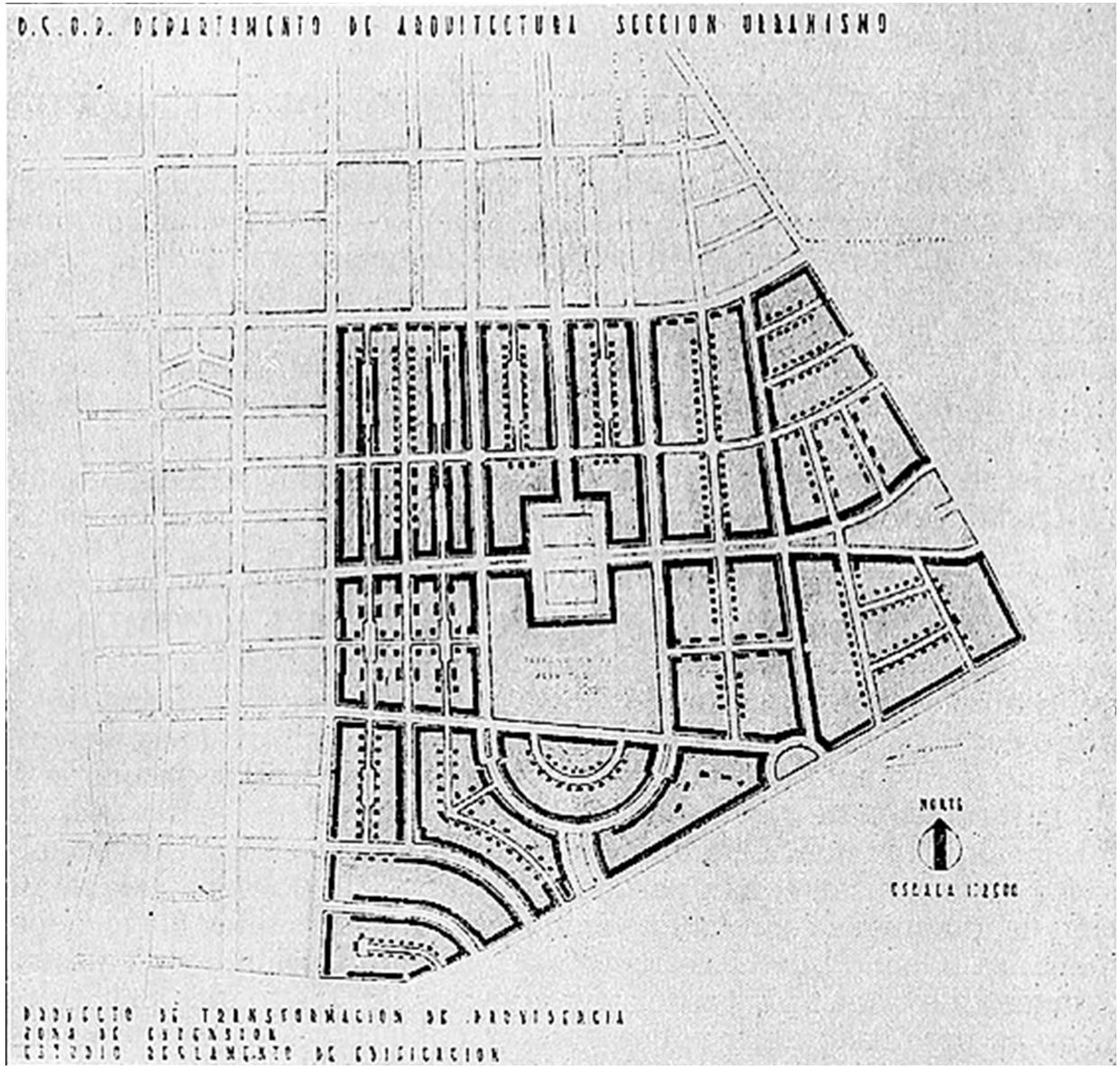
El octavo apartado, denominado de "vialidad futura" se focaliza en lo que denomina los "servicios de movilización", o sea las redes de transporte público para la comuna, reconociendo su mejoramiento constante en la comuna. Donde medidas como la racionalización de recorridos o de paradas "ha disminuido aproximadamente en siete minutos el trayecto de tranvías eléctricos desde la Plaza de Armas hasta Los Leones". Se reconoce en Plaza Baquedano un punto crítico del sistema de transporte público:

> En primer lugar, es indispensable cortar el nudo gordiano de líneas y cruzamiento de circulación en la Plaza Baquedano, que origina inconvenientes y pérdida de tiempo notable en los viajes al sector Oriente de la ciudad.
> Existen diversas proposiciones y estudios para dar solución a este problema, bastante complejo por la importancia de las obras de transformación que sería necesario emprender.
> La solución más simple, a nuestro juicio, sería dejar sólo un cruce normal de líneas de tranvías en la Plaza Baquedano, desviando el recorrido de numerosas líneas, como las de Ñuñoa y Bilbao, por otras calles.[16]

La solución planteada será implementada y con ello se refuerza la relación de continuidad del eje Alameda - Providencia como opción privilegiada de conectividad de la ciudad central con los suburbios residenciales orientales, subordinando a una relación secundaria dentro de la estructura urbana general las conexiones hacia otros sectores de la misma zona oriente que siempre serán percibidos y leídos más alejados de ese eje de centralidad por excelencia.

Las propuestas enunciadas respecto a como abordar la conectividad de los suburbios residenciales con la ciudad central exploran otras alternativas:

[12] N.N., "La Comuna de Providencia y su Plan …", 18.
[13] N.N., "La Comuna de Providencia y su Plan …", 18. Ello significa edificación de tres pisos de altura desde Plaza Baquedano hasta calle Román Díaz, y cuatro pisos de altura desde calle Román Díaz hasta avenida Tobalaba.
[14] N.N., "La Comuna de Providencia y su Plan …", 19.
[15] Las planchetas de levantamiento comunales, dibujadas escala 1:500, se ejecutan por mandato municipal durante el año 1932 y son actualizadas sobre los mismos originales diez años más tarde.
[16] N.N., "La Comuna de Providencia y su Plan …", 20.



L6.05 Plano de urbanización de Providencia de 1932.
Plano del set de dibujos que forman el Plan de Urbanización de la comuna aprobado en 1932. Este plano detalla los trazados de calles y plazas en la zona de extensión urbana disponible en el ángulo suroriente del territorio comunal. En lo general se respeta bastante en su implementación con excepción del diseño al sur de avenida Francisco Bilbao. (dibujo de autor desconocido)

> La nueva Avenida Costanera prevista en la transformación de la comuna de Providencia, reúne condiciones para una vía de alta velocidad, donde podría disponerse el recorrido de autobuses construidos especialmente para el servicio de movilización de pasajeros, con 16 ruedas y con cincuenta asientos, como hoy día se emplean en Europa, con tanta comodidad como el mejor tranvía eléctrico. Lógicamente estas posibilidades se subordinan a que volvamos a una normalidad económica que nos permita poder adquirir en el extranjero vehículos de esta naturaleza.[17]

La implementación de la propuesta nunca se llevaría a término, pero si acierta, en su visión, en la pronta incorporación de autobuses de mayor capacidad en el sistema de transporte público de la ciudad, lo que flexibiliza y expande la cobertura de avenidas atendidas por el nuevo servicio que no requiere de infraestructura específica para su funcionamiento. Y por otra parte, en el sentido de vía expresa de mayor velocidad que la Costanera ostenta hasta el día de hoy, reforzada por un sistema de autopistas urbanas paralelas que si pueden considerarse vías de alta velocidad para la conexión con un suburbio expandido que ya se consolida hasta el pie cordillerano, varios kilómetros más al oriente que el territorio comunal de Providencia.

Otra propuesta no realizada pero interesante en lo temprano de su declaración dice relación con la ejecución de un tren subterráneo para el área:

> Ya que entramos al terreno de las posibilidades futuras, debemos expresar que no es utópico el proyecto de un ferrocarril metropolitano, como solución de vialidad considerando lo acontecido en otras ciudades de importancia análoga a Santiago actual.
> El recorrido oriente poniente de un Metropolitano proyectado para Santiago, sería un progreso indiscutible para el barrio alto de la ciudad.[18]

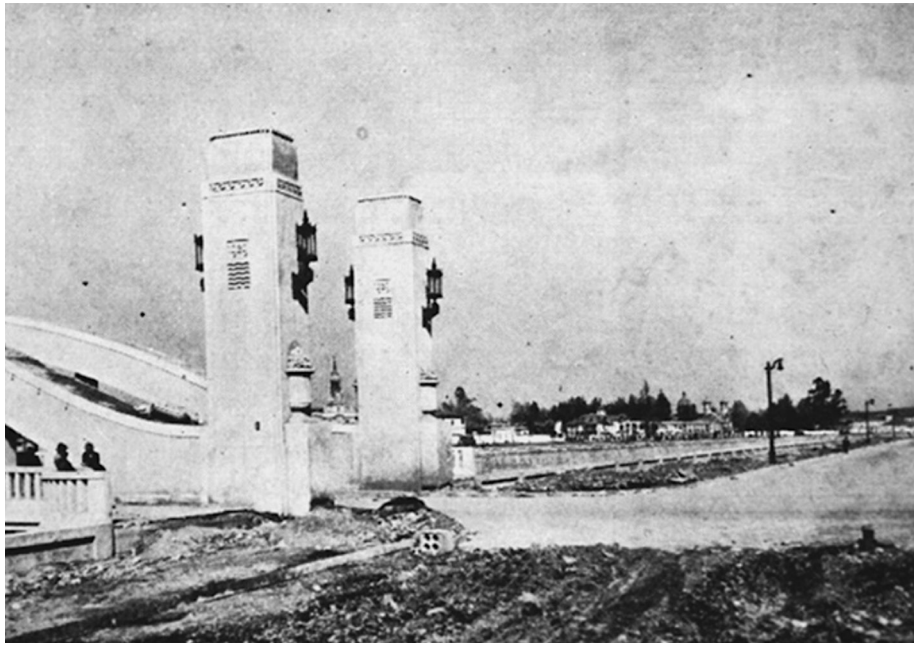
La propuesta enunciada se adelanta en cuarenta años a la llegada de las obras del metro de Santiago sobre el eje de avenida Providencia, y acierta en su prioridad al constituir la futura línea uno, la primera en ejecutarse de toda la red subterránea, con las consecuencias esperadas de impacto urbano para el eje que el texto insinuaba ya en esa fecha.

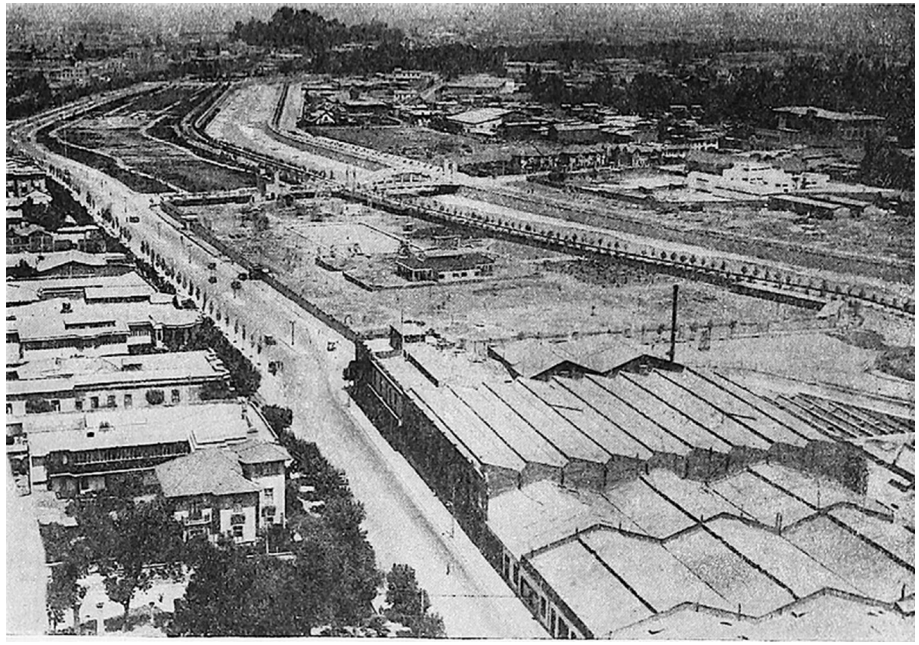
Las apariencias y agrupamientos de edificios

El noveno apartado trata sobre "aspecto exterior y reglamentación estética de la edificación", donde se pone en valor la capacidad de generar áreas edificadas homogéneas en sus características formales, partiendo por su altura, tipo y materialidad. Para las áreas de edificación continua, como es la totalidad de la extensión de avenida Providencia, se establece para cada manzana:

> (…) un mismo número de pisos, se exigirá una misma altura de ellos, ventanas en formas similares y un mismo colorido, (…)[19]

[17] Idem.
[18] Idem.
[19] N.N., "La Comuna de Providencia y su Plan …", 21.





L6.06 Vistas de avenida Providencia en 1932.
Fotografías de un conjunto de puntos clave de la avenida principal al momento de aprobación del Plano de Urbanización, desde plaza Baquedano (superior izquierda) hasta plazuela Los Leones (inferior derecha). Se puede apreciar el nuevo espacio disponible generado por la canalización del río, también la densificación del barrio ajardinado en la población Los Leones.
(fotos de autor desconocido)

Una cierta homogeneidad base en la forma construida del conjunto de edificios, que dan forma a cada manzana y en la suma de manzanas a la avenida como totalidad, es reconocida como atributo esencial para el valor estético y económico que el lugar puede alcanzar "puesto que la belleza de conjunto de un barrio determina la preferencia que el público comprador manifiesta por el mismo".

El décimo apartado, aborda el "aprovechamiento de los terrenos" asumido desde la combinatoria de altura de pisos y porcentaje edificable del terreno, factores que determinan la densidad urbana de población:

> Esta densidad admisible, de acuerdo con el valor máximo de los terrenos registrados en la Comuna de Providencia no debería subir de 300 habitantes por hectárea, y se ha calculado el porcentaje edificable para no sobrepasar esta densidad.[20]

Los porcentajes de edificación admitido fluctúan entre un 10% en los sectores de edificación aislada, de un 20% en los de edificación mixta, ambos con hasta dos pisos, llegando a un 50% de la superficie del terreno edificable "en los sectores de mayor valoración". Estos últimos corresponden a avenida Providencia, donde se reconocen procesos más acelerados y radicales en la transformación material del lugar:

> El fenómeno de una valorización demasiado rápida, como la que se ha operado en la comuna en el sector que enfrenta el nuevo Parque Providencia, donde en el transcurso de un año se han registrado valorizaciones que pasan de un 300%, trae como consecuencia un afán desmedido del aprovechamiento del terreno. Se ha registrado el caso de una edificación de tres pisos en ese sector que carece de patios y solamente queda retirada tres metros de su deslinde opuesto a la calle (…)
> Se ha establecido la prohibición de edificar en los últimos diez metros del fondo de una parcela, con el objeto de formar espacios de una extensión mínima, en el interior de las manzanas, destinadas a la asoleación (sic) de las fachadas posteriores, lo que es particularmente importante en los sectores de edificación intensiva.[21]

La complejidad incipiente perfilada en la forma construida de avenida Providencia se ve reflejada y capturada en la necesidad de enriquecer la norma edificatoria sobre los cuerpos materiales que configuran su nueva realidad y apariencia. Comprendida no sólo desde los componentes que influyen sobre el espacio configurado de la calle, si no en el justo equilibrio de espacio abierto y cuerpo edificado. Asumido este último en plenitud, es decir, tanto desde su forma, su implantación en el lote y peso en la manzana, y por sobre todo en la configuración colectiva de cuerpos adyacentes que elaboran un total en permanente mutación por el reemplazo o la permanencia del conjunto de las partes en el tiempo.

El abastecimiento y la recreación

El undécimo apartado, dice relación con los aspectos de abastecimiento para la nueva magnitud de habitantes que el propio plan de crecimiento urbano compromete:

[20] Idem.
[21] N.N., "La Comuna de Providencia y su Plan …", 22.

> Conjuntamente con la preparación futura de la extensión urbana comunal y el desarrollo de su edificación, el proyecto de transformación debe consultar los servicios necesarios para el abastecimiento comunal futuro de artículos alimenticios.
> Debe pensarse desde luego en la ubicación de un mercado en el sector residencial de edificación más intensiva, antes que la valorización paulatina que adquiere la propiedad, dificulte la adquisición de la extensión necesaria de terreno.[22]

Es interesante el planteo de colocar mercados al interior de los barrios residenciales como modo de abastecimiento en una ciudad que no ostenta esa tradición. A pesar de considerarlo en la propuesta de buscar un terreno en el sector surponiente, reconocido como el más densamente poblado, y con la instalación en años posteriores de otro en el borde suroriente en la comuna de Ñuñoa, el esfuerzo se centrará a futuro en la construcción de un Mercado Municipal, sobre avenida Providencia y enfrentando la iglesia de la Divina Providencia, en los terrenos que ocupaba la sede del mismo municipio. Otro tema tratado en el acápite del abastecimiento es la necesidad de crear un matadero central para abastecer de forma eficiente e higiénica al conjunto de las comunas que componen la ciudad de Santiago.

El duodécimo y último apartado, corresponde al tópico de recreación, y es abordado desde un conjunto de equipamientos complementarios a la residencia de muy distinta naturaleza entre sí. El primero hace referencia a los clubes y estadios:

> La ubicación de instituciones deportivo sociales como el Stade Francais, el Sport Verein, y la proximidad del Country Club y del Santiago Golf Club de la comuna de Providencia han influido seguramente en la radicación de los miembros más caracterizados de las colonias extranjeras, en la comuna de Providencia.[23]

También hace referencia a la instalación de espacios de convocatoria masiva como las salas de teatro:

> En cuanto a otros centros de recreación por establecerse, podemos adelantar que existen proyectos positivos para edificar un nuevo teatro en la comuna, de un categoría análoga a la de los mejores del centro de la ciudad.[24]

Ello es en referencia al proyecto del Teatro Oriente, localizado en la apertura de avenida Pedro de Valdivia desde avenida Providencia hacia avenida Costanera. Reforzando la centralidad de la vía principal, sobre la que se vislumbra un importante desarrollo edificatorio:

> El ensanche y reedificación en tres pisos mínimos de la Avenida Providencia, llevará seguramente al territorio de la comuna, además de grandes casas residenciales, numerosos restaurants y casinos y otros centros que seguramente se instalarán en busca del mejor público de la capital.[25]

Por último, la idea de construcción de un gran proyecto fluvial como área de recreación pública presentado por la Sociedad Balneario de Providencia, es tratada con detalle por el nuevo plan:

> El proyecto de construir un Balneario dentro del lecho no canalizado del río Mapocho, algún día puede llegar a realizarse, aunque el actual camino que se ha emprendido al parecer esté equivocado por la amplitud de su programa (…)
> Si la empresa particular concesionaria fracasare en su propósito, sería el momento de que las autoridades, tanto fiscales como municipales se preocuparan seriamente del problema, debiendo reservarse de todas maneras la extensión de terrenos necesarios para la formación de este lago en el lecho del río, como una futura área de recreación pública, no sólo de una importancia comunal sino de una transcendencia enorme para toda la ciudad de Santiago, pobre, como pocas, de verdaderos centros de recreación ligados directamente al ritmo de la vida urbana.[26]

Este proyecto como tantos otros, para generar lugares de esparcimiento asociados al cauce del río Mapocho en su paso por la comuna de Providencia, fracasarán desde su formulación hasta comprender la posibilidad de generar sólo parques ribereños que no comprometen el irregular y desordenado flujo del cauce fluvial, el que oscila entre largas temporadas de sequías y fulminantes ciclos de inundaciones durante algunos inviernos. Es de interés destacar la incidencia urbana de estos proyectos de recreación para la ciudad en general, que luego serán sustituidos por el vecino cerro San Cristóbal, en la imagen y el rol que los planificadores de la ciudad van perfilando para la comuna y avenida Providencia dentro del concierto de comunas que constituyen la ciudad de Santiago.

La articulación virtuosa de voluntades

El texto finaliza con un reconocimiento a la diversidad de aspectos abordados por el nuevo plan de transformación y la importancia de asumir "un programa técnico de acción" que privilegie las actuaciones profesionales por sobre los comportamientos "de toda política partidista". Comprendiendo el sentido del mensaje, la realidad hará gravitar igualmente lo político con cierta fuerza no despreciable. La que, en aquellas veces que comprende el sentido más profundo de la propuesta profesional, terminará siendo un incentivo clave al momento de la materialización de proyectos urbanos de envergadura, cuya comprensión técnica y aceptación comunitaria requiere inevitablemente de la articulación política que la haga viable en el tiempo y para el desarrollo de la comuna.

La ejecución del proyecto de ensanche de avenida Providencia en su tramo oriental es prueba concreta de una comprensión y articulación en el tiempo. Por un período de casi quince años, tiempo que tomara para dar forma a la nueva sección de la avenida y construir la imagen de urbanidad y centralidad que le asigna el ante-proyecto de plan de transformación comunal del año 1932. Proceso durante el cual la construcción de la nueva fisonomía de la avenida irá simultáneamente dando forma a la ciudad que se quiere conformar, parte de la ciudad capital que la precede pero al mismo tiempo voluntad de expresar una identidad distinta y distintiva a todo lo conocido hasta la fecha para Santiago.

[22] Idem.
[23] N.N., "La Comuna de Providencia y su Plan …", 28.
[24] Idem.
[25] Idem.
[26] Idem.

L6.07 Vista de avenida Providencia en 1940.
Fotografía tomada desde la torre de iglesia de la Divina Providencia al oriente, donde se aprecia la sección de la avenida, antes de su ensanche a 32 metros, con casas y comercio de una y dos plantas. Destacan la fábrica cervecera (al centro) y las siluetas de los cerros San Luis (derecha) y Manquehue (izquierda)
(foto de autor desconocido)

La avenida y la sección. 2 (6) 2

Procesos transformadores en la avenida y sus inmediaciones.
La tenacidad y perseverancia en lograr una sección vial eficiente.

El Plan de Transformación para la comuna, aprobado el año 1932, contiene en su capítulo titulado "Ensanches de calles y avenidas", dos propuestas que resultarán claves para el desarrollo futuro de la avenida Providencia y con impacto en el territorio comunal. Ellas son, la propuesta de nueva sección para la propia avenida en su tramo oriental y el diseño completo del trazado y perfil definitivo para avenida Tajamar. La primera, implica una intervención radical en el corazón de la principal arteria de la configuración urbana en formación; la segunda, es precisar las condiciones de trazado y empalmes de la nueva vía con la estructura vial del territorio comunal.

Los modos de intervenir

Respecto a las razones que motivan y aceleran la intervención sobre avenida Providencia, hacen directa referencia al colapso de un perfil existente incapaz de asumir el rol encomendado por la nueva configuración urbana. En su estrategia de como intervenir en la avenida principal el documento establece:

> La principal vía de la Comuna, la Avenida Providencia, ya no puede contener el tránsito que en la actualidad la solicita. Su ensanche es una necesidad impostergable y la circunstancia de que la edificación es todavía de una categoría que no corresponde a la valorización que se ha operado en las propiedades que la enfrentan, y permite considerar la posibilidad de emprender desde luego el ensanche necesario, por medio de las expropiaciones correspondientes.
> Es este el momento para emprender esta obra que si bien se podría lograr por una alineación paulatina, demoraría muchos años en realizarse y no impediría que de día en día se congestione aún más el tránsito en la Avenida.[27]

Más adelante precisa los pasos a seguir dentro de la opción reconocida como la más efectiva para lograr el perfil de avenida buscado y requerido por realidad y proyección futura del lugar, acorde a la situación económica que vive el país y la condición de privilegio que ostentan la mayor parte de los dueños de propiedades que dan frente a la avenida:

> Como parte del estudio de transformación definitivo de la avenida Providencia, se ha hecho un cálculo detallado del valor de las expropiaciones necesarias y se ha estudiado además, su financiamiento dentro de las realidades económicas del momento. Este financiamiento se basa en la idea de poder servir en el primer tiempo un empréstito o emisión de bonos con el canon de arriendo que pagarían las propiedades expropiadas, mientras se dicta una ley de tributación especial al mayor valor operado en el sector de la Avenida ensanchada, que permita pagar o servir una emisión o un empréstito para el pago de las expropiaciones una vez demolidos los edificios expropiados.[28]

[27] N.N., "La Comuna de Providencia y su Plan …", 17.
[28] N.N., "La Comuna de Providencia y su Plan …",17-18.

La estrategia de financiamiento planteada como acción de transformación urbana e inmobiliaria, nuevamente se verá frenada y superada por los intereses económicos y las fuerzas sociales del país y la ciudad capital, al igual que ocurriera con la propuesta de financiación para la ejecución de la Diagonal Oriente propuesta por Brunner, debiendo esperar un tiempo prudente para ser nuevamente considerado desde una manera de actuar más realista ante el modus operandi local. Ello ocurrirá a partir del año 1940, a través de un procedimiento distinto y persistente en el tiempo que se prolongará hasta el año 1953, marcando una nueva etapa en la construcción de avenida Providencia como lugar urbano con identidad y reconocimiento privilegiado en el concierto de las principales avenidas de la ciudad capital.

El dibujo de la propuesta de ensanche

Sobre las planchetas del plano catastral, escala 1:500, terminadas de ejecutar el año 1930, se definen las nuevas líneas de edificación y propiedad requeridas por la avenida en todo el tramo sujeto a ensanche según el Plano de Urbanización aprobado, correspondiente al tramo de vía de doble fachada edificada, es decir, desde la calle Román Díaz hasta la avenida Tobalaba. El levantamiento referido indica un ancho entre propiedades que otorga a avenida Providencia una dimensión variable, que oscila entre los 19 y los 21 metros, siendo la nueva propuesta llevar esa medida a los 32 metros entre líneas oficiales. Esa magnitud es reconocida en el perfil existente de la avenida construido desde la misma calle Román Díaz hasta Plaza Baquedano.[29] La misma medida para la avenida Providencia es ratificada por el texto de la nueva normativa del Plano Oficial de Urbanización de la Comuna, aprobada el año 1944, donde se establece un ensanche definitivo de la avenida Providencia de 32 metros "regularizándolo en toda su extensión".[30]

En mayo de 1940 se presenta ante el Consejo Municipal los antecedentes para el Proyecto de Ensanche de avenida Providencia, el que detalla rigurosamente "el listado de propiedades a expropiar con expresión de nombre del propietario, número de propiedad, superficie del terreno y de lo edificado".[31] La ejecución del ensanche afecta a un total de alrededor de 170 propiedades, de tamaños y carácter muy distinto entre sí. Paralelo al proceso de ensanche de la avenida se desarrollarán otros procesos de intervención urbana: expropiatorios algunos, inmobiliarios otros o de nueva urbanización, pero todos en función de la creación de un conjunto de nuevas calles o de ajuste en las secciones perpendiculares y de cruce con avenida Providencia. Algunas completamente nuevas y otras sobre trazados preexistentes, prolongaciones en su conjunto de avenidas que intentan alcanzar la conexión en continuidad hacia el norte hasta alcanzar la nueva avenida Tajamar (o Costanera). Esta avenida, que corre paralela a avenida Providencia a una distancia variable, entre los 170 y casi 470 metros al norte de la misma e inmediata a la caja del río Mapocho, se ha consolidado paulatinamente como la vía expresa complementaria a la avenida principal y de expedita conexión entre la ciudad central y las últimas extensiones urbanizadoras del territorio comunal en su extremo suroriental, prolongada con la penetración en sentido norte-sur por avenida El Bosque.

Para llevar adelante el proceso de ejecución del ensanche de avenida Providencia para el logro de su nueva sección, descartando la opción de las plusvalías compartidas inicialmente considerada, se determina recurrir a empréstitos que permitan financiar la compra de los fragmentos de propiedades requeridos a través de la expropiación directa de los mismos. Para ello, será de coincidente facilidad la promulgación durante el año 1941[32], de un nuevo texto de la Ley de Organización y Atribuciones de las Municipalidades, que modernizará el funcionamiento de estos órganos de gestión comunal creados hace medio siglo en el país. La nueva realidad nacional, tanto territorial como urbana, principalmente para el caso de las comunas integrantes de la ciudad capital, exigían una puesta al día en los modos de gestión local acorde a las nuevas realidades y complejidades desplegadas sobre el territorio comunal, muy distintas a las existentes al momento de la promulgación de la ley original.

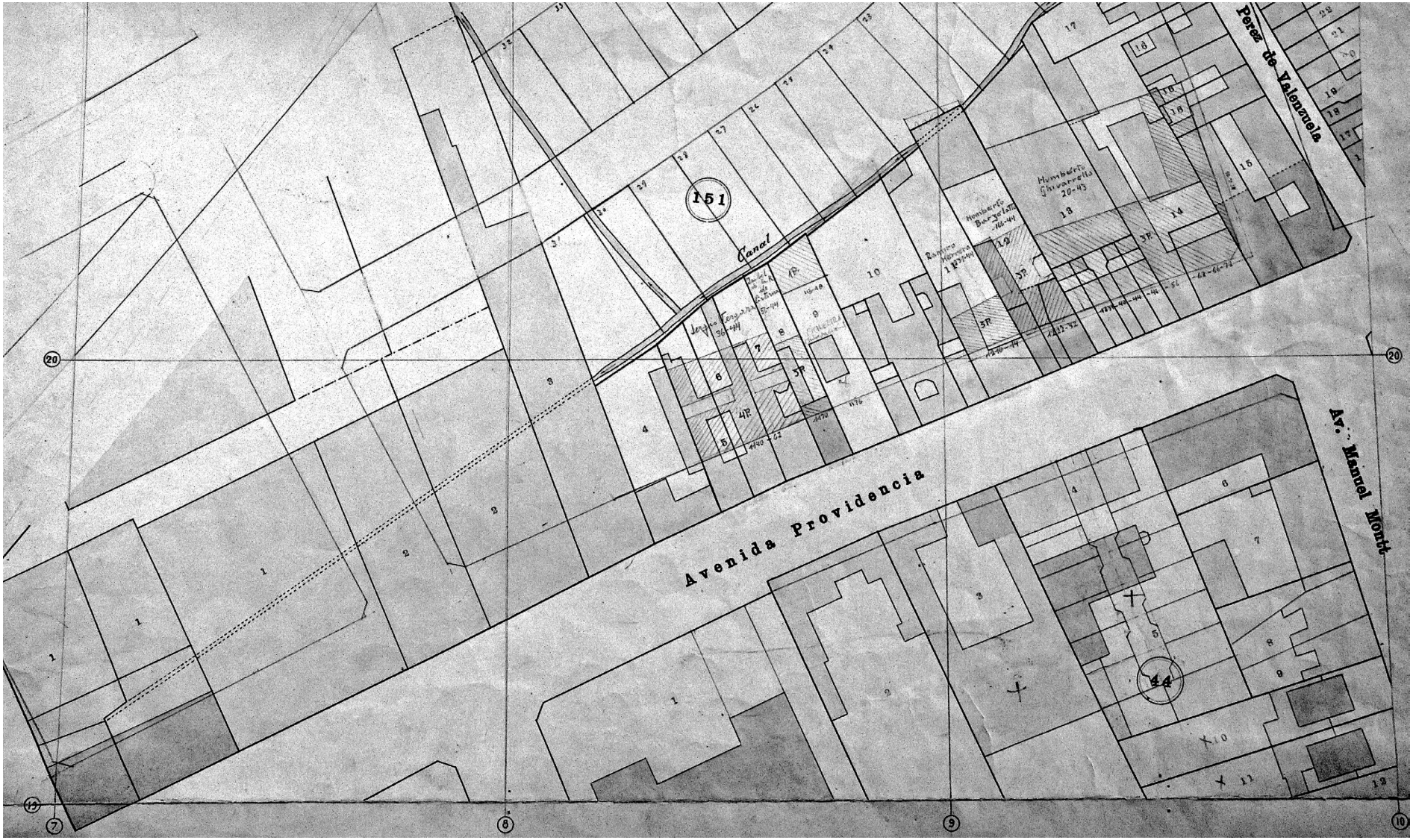
La nueva ley de municipalidades establece en su extenso articulado un conjunto de atribuciones, parte de las cuales apunta a las prioridades y las responsabilidades de los municipios en función de la generación de condiciones adecuadas de funcionamiento de las avenidas y los espacios públicos de su comuna. Donde se establece en su artículo 78:

> (…) 5º. Proveer al alumbrado público de las poblaciones y a la construcción, pavimentación, reparación, ensanche y rectificación de los caminos, puentes y calzadas, de las demás obras públicas que se costeen con fondos municipales, y de las avenidas, calles, plazas, parques, jardines y paseos públicos; exigir el cerramiento de los sitios abiertos al costado de los lugares de uso público; atender a la conservación y aumento de las plantaciones municipales y cuidar y asear los monumentos públicos;
> 6º. Impedir que se embarace u obstruya el tránsito en las vías públicas, reglamentando en ellas el comercio ambulante o estacionado, la locomoción o transporte a pie, a caballo, en ferrocarriles, carretas, carros, coches y vehículos de toda clase, señalando los sitios en que éstos podrán estacionarse, y determinando su número y sus recorridos cuando se trate de vehículos para pasajeros de transporte colectivo, (…)
> 7º. Sujetar a tarifa el servicio de los vehículos entregados al uso público para pasajeros en las calles y vías públicas y establecer registros obligatorios para ellos y sus conductores, prescribiendo las demás condiciones a que deben someterse;
> 8º. Autorizar, bajo ciertas condiciones y reglas, la colocación en toda vía o lugar de uso público, de quioscos destinados al comercio, de rieles, cañerías, alambres, postes, andamios u otros objetos o servicios que pueden estorbar o hacer peligroso el tránsito, (…)
> 10º. Reglamentar la construcción de edificios u otras obras al costado de las vías públicas, determinando las líneas y altura correspondiente y las condiciones que deben llenar, (…)[33]

El mismo cuerpo legal en su capítulo sobre la administración de los bienes y rentas establece, en relación a las condiciones para adquirir bienes raíces por parte del municipio, en dos de sus artículos lo siguiente:

> Artículo 94. Las Municipalidades sólo podrán adquirir propiedades para abrir calles y plazas, para dar ensanche o comodidad a las que existen, o para situar un establecimiento municipal destinado a un uso

[29] Actas Consejo Municipal, Providencia, 10 de noviembre, 1933.
[30] Texto *Ordenanza Local de Urbanización de la Comuna de Providencia*, art. 38º, del 8 de septiembre, 1947.
[31] ACM, Providencia, 3 de mayo, 1940.
[32] Corresponde al Decreto 1472 del 24 de julio de 1941, tempranamente modificado y refundido su texto Decreto 5655 del 14 de noviembre de 1945, y más tarde reemplazado por la Ley 9342 del 14 de septiembre de 1949.
[33] *Ley de Organización y Atribuciones de las Municipalidades*, decreto 5655, del 14 de septiembre, 1945.



L6.08 Plano de catastro actualizado comunal de 1940.
Plano del conjunto de planchetas escala 1:500 que conforman el catastro comunal, realizado en 1930 y actualizado a la fecha. En el plano se observa las líneas de expropiación requeridas para ensanche de avenida Providencia y la proyección al borde norte de continuidad hasta Costanera de avenidas Manuel Montt y Miguel Claro.
(dibujo de autor desconocido)

público especial, acordando la compra los tres cuartos de los Municipales en ejercicio. Para la compra de propiedades que se destinen a otro objeto, y si la inversión fuere mayor de cinco mil pesos, se requerirá además, el acuerdo de la Asamblea Provincial respectiva. (…)
Artículo 97. La Municipalidad sólo podrá contraer empréstito con acuerdo de la Asamblea Provincial respectiva y por dos tercios de sus miembros en ejercicio.
El total de la deuda no podrá exceder del monto de las entradas municipales en los últimos tres años.
Las amortizaciones deberán extinguir las deudas en el plazo máximo de 29 años, para el caso de empréstitos internos y en el de 31 años para el caso de empréstitos externos.[34]

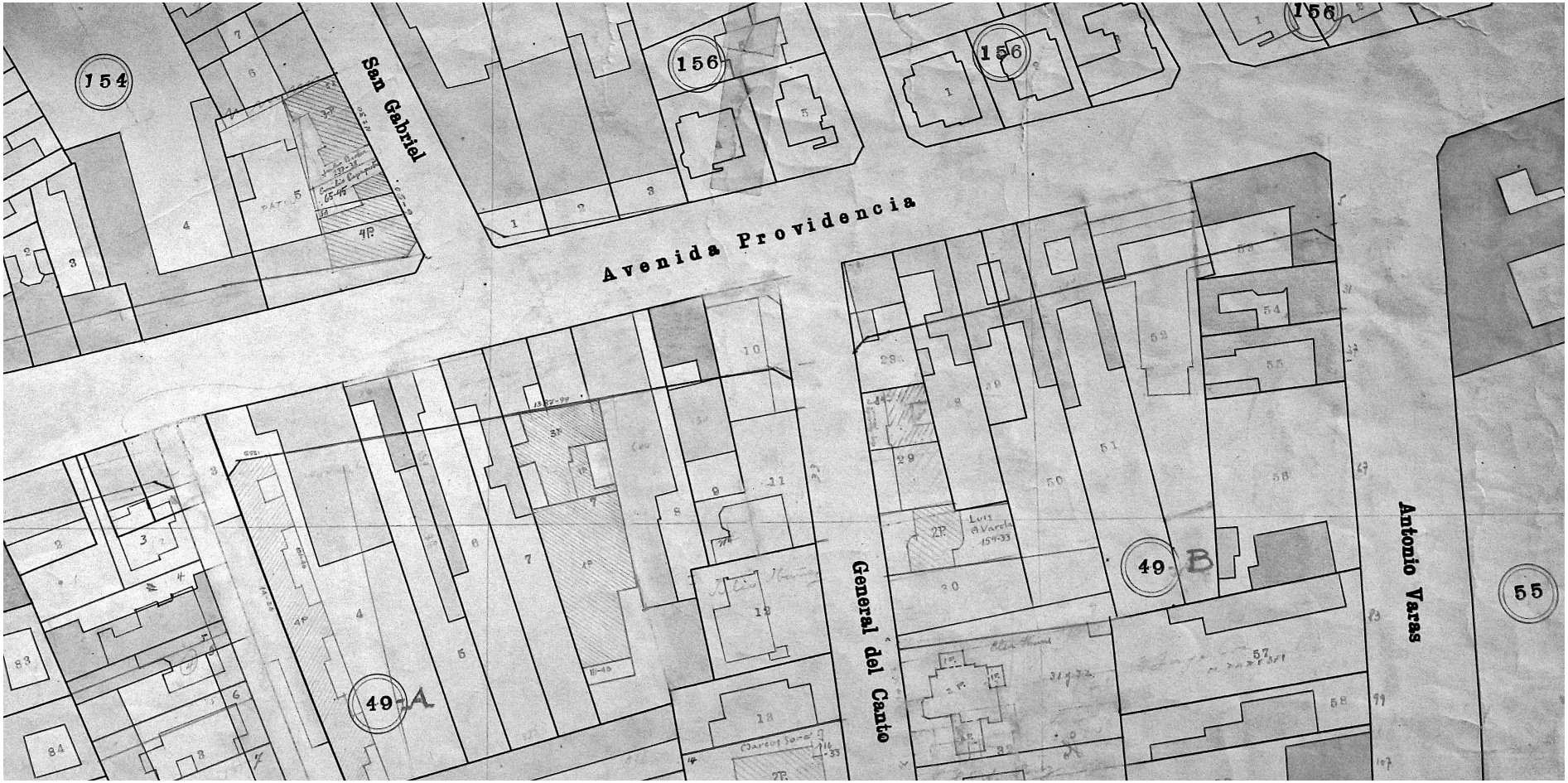
Para recaudar los fondos necesarios para la operación de ensanche de avenida Providencia, el municipio debió concatenar un conjunto de operaciones financieras para así lograr cubrir la envergadura de la inversión y la velocidad con que debió afrontarla. Inicialmente, el municipio logra la promulgación del decreto que le autoriza a emitir bonos para generar el fondo respectivo para el pago de las expropiaciones necesarias[35], bonos que deben ser colocados en el mercado financiero para disponer de los recursos. Esta operación iniciada el año 1940 se acelera al año siguiente, coincidente con la nueva ley de municipalidades.[36] Posteriormente, requerirá de un acuerdo de las instancias establecidas para contratar en la Caja de Amortización una nueva deuda por el monto necesario para cubrir los costos a los que ascienda el ensanche de la avenida.[37] Para culminar, entre los años 1948[38] y 1953[39], recurriendo a un préstamo del Banco Central para lograr finalizar las obras de ensanche en sus últimos tramos y partidas por ejecutar.

El trazado de las líneas expropiatorias

El proyecto de ensanche para avenida Providencia queda plasmado en su trazado, sobre las planchetas del Plano Catastral actualizado al 1940, donde la nueva línea de propiedad a ambos bordes de la vía, otorgan el buscado ancho de 32 metros para la avenida, donde se afecta asimétricamente a las propiedades que van enfrentando la vía dependiendo del tramo de la misma. De occidente a oriente, se establece una asimetría que carga las expropiaciones al borde norte desde calle Román Díaz hasta avenida Manuel Montt (en 300 metros aproximados), para pasar a una equivalencia relativa de expropiación desde esa avenida hasta calle General del Canto (en 250 metros de extensión aproximada). Entre calles General del Canto y Montolin se carga la expropiación a las propiedades del borde sur exclusivamente (en 600 metros de extensión aproximado). Para volver a una equivalencia de franjas expropiatorias hasta avenida Ricardo Lyon (en 480 metros aproximados), y luego retomar una asimetría al cargar la expropiación al borde norte entre avenidas Ricardo Lyon y Los Leones con el fin de preservar la iglesia de San Ramón (en 390 metros de extensión), volviendo a equilibrar las franjas de expropiación entre ambos frentes en la extensión restante hasta la avenida Tobalaba (en 470 metros de largo aproximado).

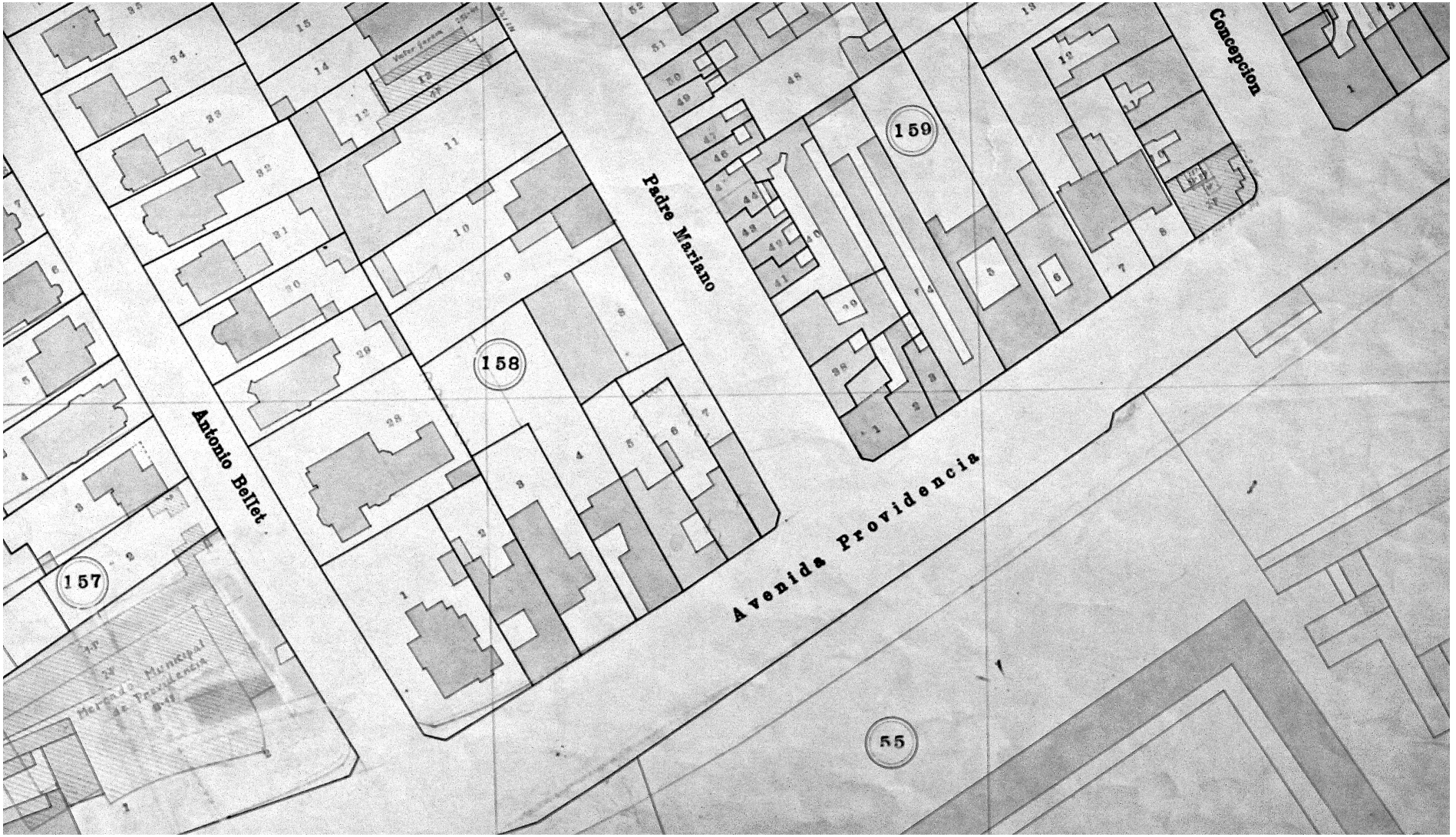
Si bien las expropiaciones se constituyen en la acción clave del proceso de transformación, y sin duda, la más compleja de implementar, la operación completa requiere de un conjunto de otras acciones complementarias y simultáneas. Entre ellas, las tasaciones y retasaciones correspondientes para todas los terrenos a expropiar, de acuerdo a los reclamos y consideraciones particulares de los vecinos afectados.

[34] Idem.
[35] ACM, Providencia, 24 de octubre, 1940.
[36] ACM, Providencia, 2 de abril y 16 de octubre, 1941.
[37] ACM, Providencia, 20 de agosto, 1942.
[38] ACM, Providencia, 23 de septiembre y 14 de octubre, 1948.
[39] ACM, Providencia, 7 de mayo, 1953.



L6.09 Planos de catastro actualizado comunal de 1940.
Plano del conjunto de planchetas escala 1:500 que conforman el catastro comunal, realizado en 1930 y actualizado a la fecha. En el par de planos se observa las líneas de expropiación propuesta sobre el borde sur en las cercanías del cruce con avenida Antonio Varas, medida que fue tenazmente resistida por los propietarios afectados.
(dibujo de autor desconocido)

Av. Providencia
Av. Antonio Varas
49
B
55
54
55
56
57
58



L6.10 Plano de catastro actualizado comunal de 1940.
Plano parte de planchetas escala 1:500 que conforman el catastro comunal, realizado en 1930 y actualizado a la fecha. En el plano se observa la línea expropiatoria trazada sobre la propiedad de la Casa de Huérfanos, liberando al frente norte de afección. Esto como estrategia de actuar sobre el mínimo de propiedades posible y facilitar el proceso de lograr el nuevo perfil para la avenida.
(dibujo de autor desconocido)

Así como, las apropiaciones de terrenos asociados a todo desarrollo nuevo de urbanizaciones por particulares, los que deben ceder las porciones de suelo necesario, dentro de su proyecto específico acomodado conforme a la nueva línea de la avenida principal. Otras corresponden a las modificaciones del nuevo eje de la misma avenida, ya sea para optimizar la geometría del trazado como para ajustarlo a la secuencia de ensanches asimétricos antes descrito. Otras operaciones menores son los desalojos de terrenos, demoliciones, retiro de postes, nuevas postaciones, pavimentación y terminaciones de veredas y calzadas, las que se suceden por tramos y fragmentos no siempre ordenados, ni secuenciales en el tiempo y espacialidad de la avenida.

El nuevo perfil, tal como lo señalara el Plan de Transformación, apunta al logro de esa sección final de 32 metros de ancho, con una calzada de 21 metros compartida por dos vías de nueve metros y tres pistas en cada sentido, demediadas por bandejones centrales en medallón de tres metros de ancho. Destinando el saldo a veredas peatonales de cinco metros y medio cada una, con platabandas o tazas de plantación para la arborización. La sección de cada calzada incorpora los rieles de tranvías en las primeras pistas de cada sentido, a diferencia del perfil occidental ya construido, que lo segrega en un espacio independiente al resto del tránsito vehicular.

La realidad constatada y medida hoy en el lugar, demuestra que el esfuerzo realizado no fue capaz de lograr la dimensión total de la sección propuesta, la que llegó a ser realidad en tramos muy acotados entre calle General del Canto y avenida Carlos Antúnez en el sector central, y entre avenidas Suecia y Los Leones en el sector más oriental, dominando para el resto de la avenida una sección real de 30 metros de ancho, con un breve sector de 31 metros en torno al cruce con avenida Pedro de Valdivia. Todas las diferencias o mermas del ancho total son absorbidas por un angostamiento en detrimento siempre de las veredas peatonales, y en cambio manteniendo constante el ancho de las calzadas vehiculares.

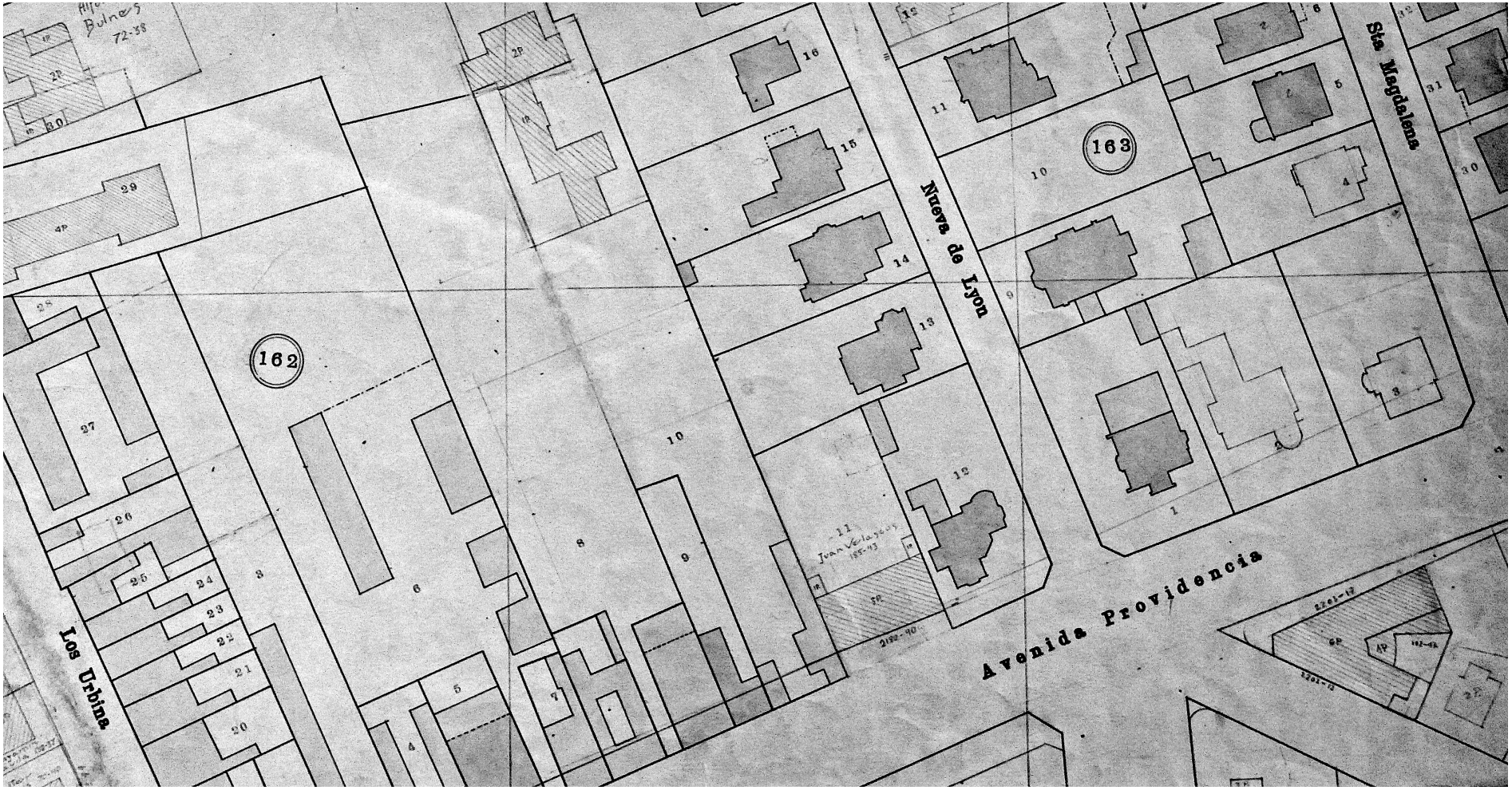
El proceso de ejecución del plan

El municipio decide iniciar el proceso de construcción del nuevo perfil en su tramo central, correspondiendo principalmente al frente de la Casa Nacional del Niño, entre avenida Antonio Varas y calle José Tocornal (actual Marchant Pereira). Donde la expropiación requerida sólo afecta a propiedades localizadas sobre el borde sur y donde la reacción de los vecinos, solicitando reconsideraciones de las expropiaciones por ensanche no se hicieron esperar, especialmente cuando la propiedad principal que enfrentaba a los afectados era de la propia municipalidad.[40] No sin dificultades el proceso avanza, para en los años sucesivos irse intensificando, especialmente entre los años 1942 y 1943, para luego desacelerar y volver a intensificarse en los años 1948 y 1949, principalmente en lo relativo a los procesos expropiatorios iniciados en cada período.

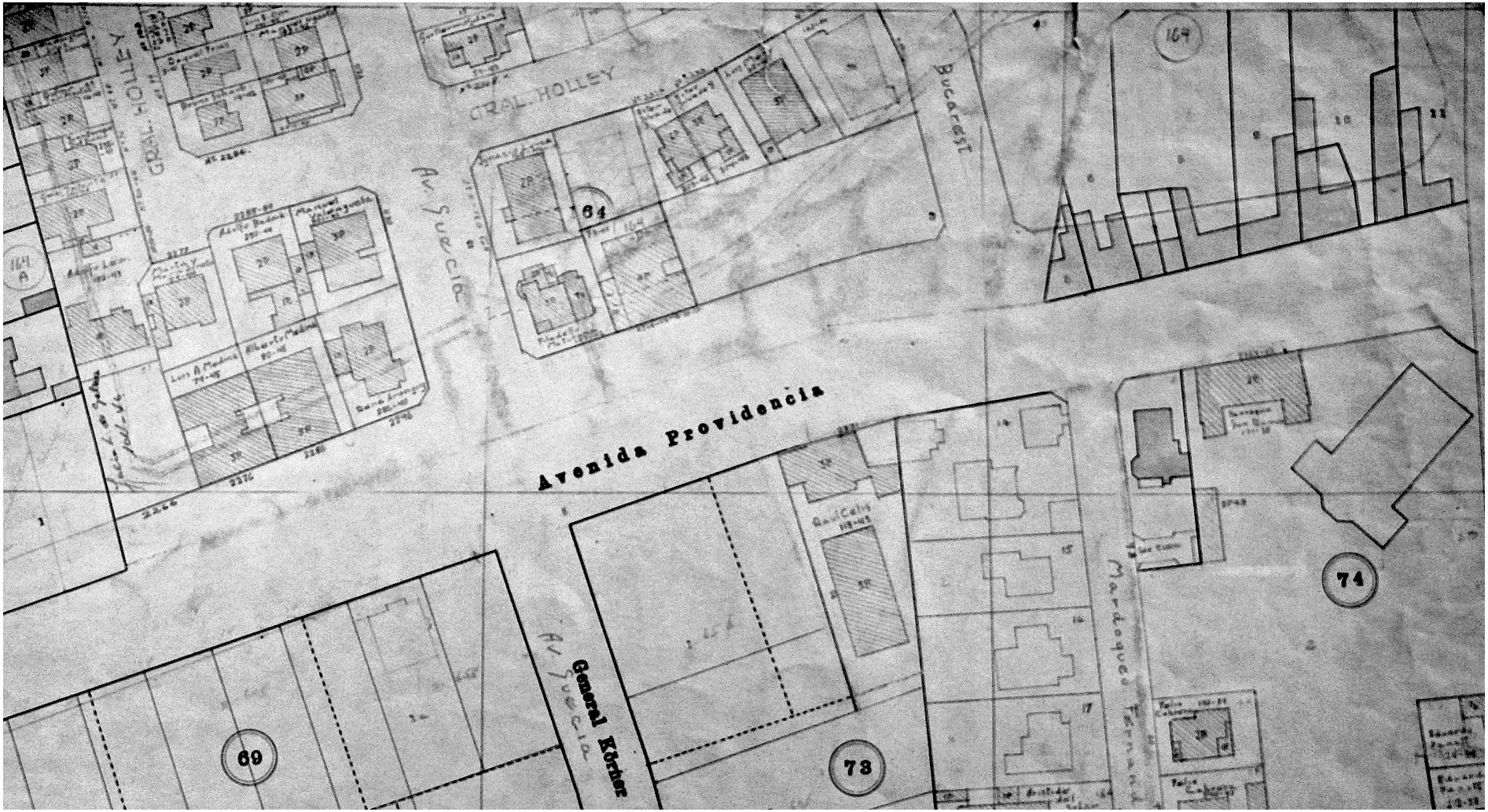
Estos cambios de intensidad en el tiempo también se ven reflejados en distintos sectores del propio suelo de la avenida. Reconociendo para el tramo entre calle Román Díaz y avenida Antonio Varas una ejecución entre los años 1941 y 1944, con una punta entre 1942 y 1943. Asimismo para el tramo entre calle Montolin (actual Sotero Sanz) y avenida General Körner (actual avenida Suecia), un desarrollo entre

[40] ACM, Providencia, 28 de noviembre, 1940.

Montolin
Francisco Noguera
Av. Pedro de Valdivia
Leonidas Vial
Avenida Providencia
Av. Pedro de Valdivia
Diego de Velasq
160
161
56
59



L6.11 Planos de catastro actualizado comunal de 1940.
Plano del conjunto de planchetas escala 1:500 que conforman el catastro comunal, realizado en 1930 y actualizado a la fecha. En el par de planos se observa las líneas de expropiación propuesta para ambos frentes en las intersecciones con avenidas Pedro de Valdivia y Ricardo Lyon. El dibujo de actualización evidencia la generación de nuevas calles secundarias perpendiculares a avenida Providencia y la transición de la fachada corrida por edificaciones aisladas.
(dibujo de autor desconocido)



L6.12 Plano de catastro actualizado comunal de 1940.
Plano parte de planchetas escala 1:500 que conforman el catastro comunal, realizado en 1930 y actualizado a la fecha. En el plano se observa la línea expropiatoria trazada sobre las propiedades del frente norte de avenida Providencia, entre avenidas Suecia y Los Leones, evitando afectar la línea de la iglesia de San Ramón. También la generación de nuevos loteos con calles secundarias y casas aisladas en reemplazo de las anteriores del sector.
(dibujo de autor desconocido)

1940 y 1945, con una punta en su fragmento más oriental entre los mismos años 1942 y 1943. Donde esos momentos de mayor actividad expropiatoria probablemente están directamente asociado a aquellos en que el municipio contaba con nuevos ingresos económicos para el pago de las respectivas expropiaciones.

El tramo más oriental de la avenida muestra su mayor actividad en los procesos expropiatorios entre los años 1948 y 1950, en el fragmento que cubre hasta avenida Los Leones. Para en su extremo más oriental, inmediato a avenida Tobalaba mostrar dos momentos de actividad relativa, entre los años 1941 y 1942, y entre los años 1950 y 1953, respectivamente, sin momentos de especial intensidad en la gestión de los procesos expropiatorios desarrollados.

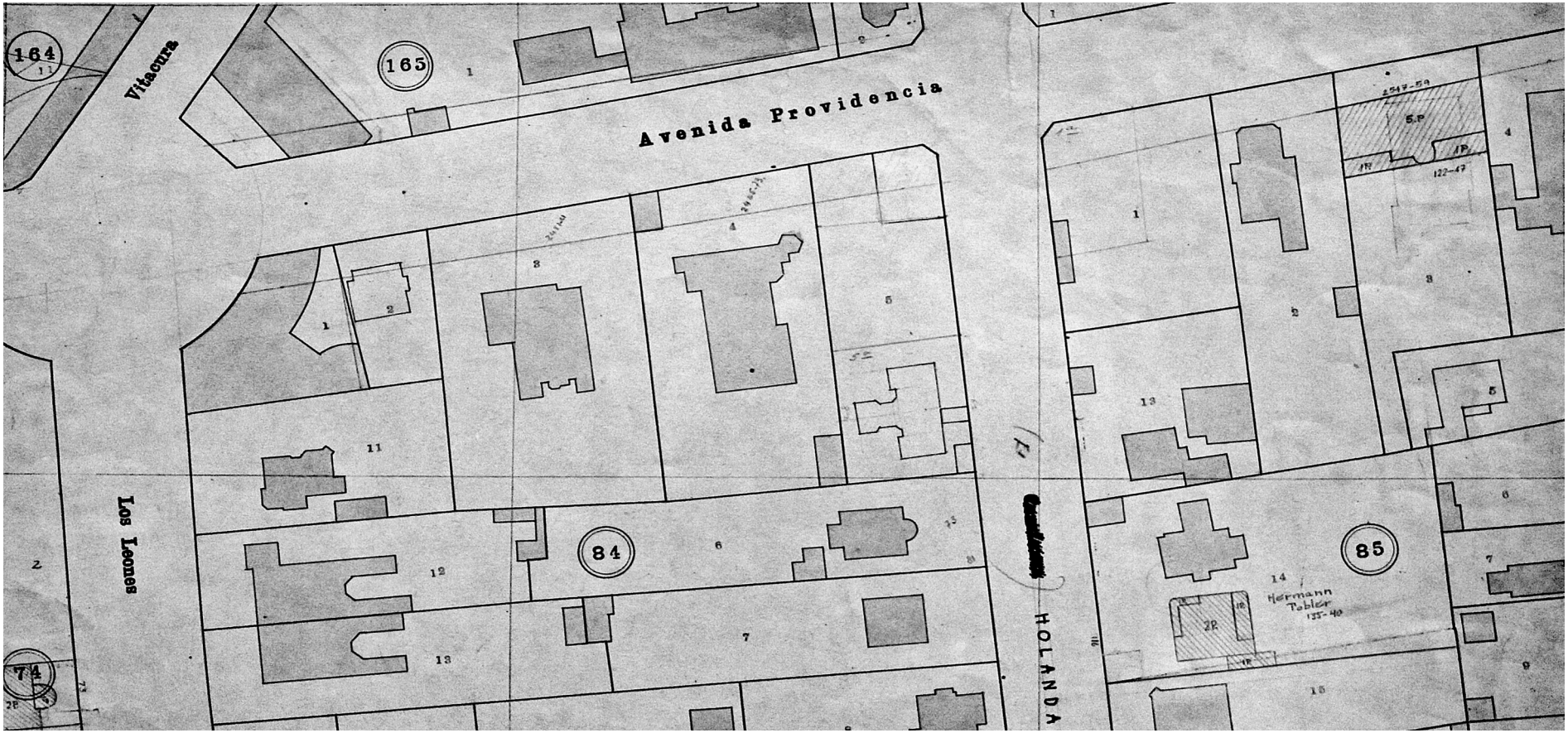
Las operaciones complementarias

Tan importante como el ensanche de avenida Providencia fueron los procesos de apertura de avenidas y calles perpendiculares en toda su extensión, los que articulan a la propia avenida con la red de vías complementarias, para su vínculo tanto hacia la nueva avenida Tajamar como hacia los suburbios residenciales que se expanden al sur del territorio comunal. Varias de ellas se desarrollan en paralelo al proceso de construcción del nuevo perfil de la avenida principal. Así, en 1940 se presenta el plano de loteo de la prolongación de avenida Pedro de Valdivia al norte de avenida Providencia, con un ancho de 19 metros totales y flanqueada por dos calles paralelas a oriente y occidente, calle Leonidas Vial (actual Orrego Luco) y Francisco Noguera, de 12 y 15 metros de ancho, respectivamente.[41] El año 1943, se propone la construcción, con financiamiento compartido con el dueño del fundo de Lo Contador, del puente[42] que cruza el río Mapocho en la prolongación de la misma avenida Pedro de Valdivia. Esto, junto a la reciente construcción del teatro Oriente, media cuadra al norte de avenida Providencia, consolida definitivamente a esa esquina precisa como el punto principal de la nueva centralidad en ciernes.

En el extremo oriental de la avenida, el desarrollo de los trabajos desplegado entre los años 1944 y 1953, de "hermoseamiento de los terrenos vecinos al canal San Carlos"[43], seguido de su posterior forestación[44] y "la construcción de jardines en el bandejón de tierra existente entre la avenida y el canal"[45], para culminar con la pavimentación y ensanche de la calzada de la misma avenida[46], daba forma al borde oriental comunal, junto con facilitar los flujos desde los suburbios de la propia comuna y las adyacentes hacia el centro de la ciudad a través de avenida Providencia.

Otro cruce relevante modificado al momento del ensanche de avenida Providencia corresponde al caso de avenida Manuel Montt, donde también se decide su prolongación al norte hasta empalmar con avenida Tajamar, en la prolongación de su trazado existente al sur de la avenida principal. Para ello es necesario como operación viaria, eliminar parte del trazado de calle Pérez de Valenzuela[47], vía que corría como anterior costanera al borde del río y de la que se mantiene su traza oriente-poniente, ajustando su diseño norte-sur al nuevo tramo de avenida Manuel Montt.[48] Ello conlleva un complejo proceso de expropiaciones y compensaciones de terrenos en un tejido urbano de edificaciones de baja altura pero consolidado y de una subdivisión exacerbada del suelo. Su radical transformación acelera la renovación edilicia

[41] ACM, Providencia, 10 de octubre, 1940.
[42] ACM, Providencia, 7 de enero, 1943.
[43] ACM, Providencia, 6 de julio, 1944.
[44] ACM, Providencia, 20 de marzo, 1949.
[45] ACM, Providencia, 20 de noviembre, 1952.
[46] ACM, Providencia, 19 de marzo, 1953.
[47] ACM, Providencia, 14 de septiembre, 1944.
[48] ACM, Providencia, 5 de octubre, 1944.



L6.13 Plano de catastro actualizado comunal de 1940.
Plano parte de planchetas escala 1:500 que conforman el catastro comunal, realizado en 1930 y actualizado a la fecha. En el plano se observa la línea expropiatoria compartida trazada sobre propiedades de ambos frentes de la avenida principal desde plazuela Los Leones hasta cruce con avenida Holanda. El sector es dominado por lotes de mayores dimensiones y edificaciones de más envergadura.
(dibujo de autor desconocido)

del cruce y potencia la condición de centralidad ostentada al momento. En la actualidad, la esquina de avenidas Providencia y Manuel Montt es considerada otro de los puntos comercialmente más dinámicos de la avenida.

El tercer punto de jerarquía sobre avenida Providencia lo sostiene el cruce con avenidas Los Leones y Vitacura, el que en este período también se ve reforzado por la apertura hacia avenida Tajamar.[49] Un conjunto de operaciones expropiatorias[50] asociado con el desarrollo del plano de urbanización correspondiente del sector, consolidan esta centralidad como punto clave sobre el sistema de cruces destacados sobre la avenida principal. A lo que agrega el diseño de orden circular de su planta de locales comerciales en continuidad actuando en contrapunto con la presencia del templo parroquial y el hospital como focos de atracción urbana y equipamiento de servicios para los habitantes de los barrios interiores.

El atisbo de nuevas soluciones viales

En el esfuerzo urbanizador desplegado para la conformación de la nueva sección de avenida Providencia, es interesante destacar el registro encontrado en relación a la consideración durante el año 1947 de una propuesta de "estudiar la construcción de pasos bajo nivel en avenida Providencia con Manuel Montt y avenida Providencia con Pedro de Valdivia".[51] Ambas iniciativas tempranamente descartadas, lo que garantiza la calidad espacial y valor urbano logrado por cada uno de los cruces hasta el día de hoy. A diferencia del cruce de avenida Providencia y Los Leones, más tarde evaluado como cruce para generar un sistema de vías desniveladas y ejecutado, lo que ha traído para el lugar consecuencias y externalidades negativas, marcando una infraestructura inadecuada tanto en escala, diseño como en función para un cruce de potencial calidad urbana equivalente o superior a los dos anteriores.

La construcción de las manzanas

Para el conjunto de aperturas de vías entre avenidas Providencia y Tajamar, se suman a las avenidas anteriormente descritas, un grupo de calles menores en dimensión de su sección y en impacto de su continuidad en el viario, pero igualmente importantes en la capacidad de ir progresivamente construyendo en la sucesión de sus aperturas hacia avenida Providencia, una vía urbana irrigada y de jerarquía, en contraposición a la expresión de un camino rural del que se aleja. Este grupo de nuevas calles asumirá distinto rol en el sistema viario, dependiendo de su arranque al norte o al sur de la propia avenida. Para el caso de aquellas que se abren hacia el sur, el sentido será irrigar con mayor intensidad y conectividad el conjunto de barrios y suburbios residenciales que se abren a toda la extensión comunal, especialmente a los espacios generados entre las avenidas principales. Para las que aparecen al norte de avenida Providencia, su principal impacto será crear un sistema más racional de manzanas urbanas de sentido norte-sur que construyen ciudad sobre un irregular paño de terreno que se extiende deslindado por ambas avenidas principales –Providencia y Tajamar-, testimonio de costaneras o borde del río, en distintos momentos de la expresión de ocupación humana de la conformación geográfica del cauce.

[49] ACM, Providencia, 28 de diciembre, 1946.
[50] ACM, Providencia, 12 de julio, 1945.
[51] ACM, Providencia, 17 de junio, 1948.

Dentro del grupo de nuevas calles abiertas al sur de avenida Providencia, ordenadas de occidente a oriente, se destacan varias de ellas. El par de calles Huelén[52] y Rafael Cañas, de 12 y 10 metros de ancho entre líneas oficiales, inmediatas a calle Román Díaz, constituyen un par que articulan la acotada trama vial del barrio diseñado al sur de la avenida principal. Luego, las calles Barros Borgoño y General del Canto[53], de 10 y 12 metros respectivamente, al oriente de avenida Manuel Montt, irrigan nuevas poblaciones residenciales de similar impacto a las anteriores y generan un ritmo de bocacalles hacia avenida Providencia, en intervalos de 100 metros aproximados. Una apertura distinta es la propuesta para calle José Tocornal (actual Marchant Pereira)[54], paralela a avenida Pedro de Valdivia por el poniente, que propone un ensanche de la vía de sus 10 metros actuales a 15 definitivos, prolongando su trazado a través de todo el territorio comunal hasta la Diagonal Oriente por el sur (lo que nunca se logrará hasta hoy), trazado que ya aparece dibujado en el plano de Transformación de 1932. Al oriente de la misma Pedro de Valdivia, está la calle Guardia Vieja[55], de 10 metros de ancho y prolongada al sur de su diseño original, generando dos cuadras de 150 metros entre avenidas Pedro de Valdivia y Ricardo Lyon. Algo similar crea la apertura de calle Mardoqueo Fernández, de 10 metros de ancho, generando cuadras de 110 metros entre avenidas Suecia y Los Leones, pero con un diseño vial que no compromete más de una cuadra de profundidad y evacuando en la misma avenida Los Leones.

Para el grupo de nuevas calles al norte de avenida Providencia, calles como Francisco Noguera[56] y Leonidas Vial (actual Orrego Luco)[57] a ambos lados de la prolongación de avenida Pedro de Valdivia; o calle Andrés de Fuenzalida[58] al poniente de la prolongación de avenida Ricardo Lyon; o las calles General Holley[59] y Bucarest[60] a ambos lados de la prolongación de avenida Suecia, todas en su conjunto configuran ese sistema de calles generadoras de manzanas norte-sur y con una frecuencia de bocacalles hacia avenida Providencia que duplica al sistema del borde sur de la misma avenida, generando cuadras de entre 60 y 90 metros, es decir, prácticamente la mitad de su opuesto.

De todas las operaciones transformadoras ejecutadas en el borde norte de avenida Providencia, destaca la similitud entre la operada en el cruce de avenidas Providencia y Suecia, con la ocurrida en el cruce con avenida Pedro de Valdivia. Donde un nuevo proyecto de urbanización sobre el terreno privado es aprovechado, simultáneamente para absorber la totalidad de la expropiación requerida por el ensanche de la avenida principal, agregando a la proyección de avenida Suecia hacia Costanera un ensanche adicional que la grava con un cambio de perfil de 15 a 19 metros en la cuadra inicial. En la generación de calles paralelas a avenida Suecia, correspondientes a Bucarest por el oriente y General Holley por el poniente, se modifica el trazado de la última colocándola paralela a avenida Providencia en su tramo final y evitando una cercanía excesiva de bocacalles hacia la misma. Gestos como el ensanche de la avenida central y el giro de una de las calles condiciona una cualidad urbana de distinta relación hacia avenida Providencia que en el tiempo desencadenará procesos de uso y de cambios de programa particulares del conjunto y distintivos con cualquier otro lugar.

Las intervenciones sobre otras avenidas

Otros esfuerzos de urbanización relevantes para el sistema viario complementario a avenida Providencia son los trabajos ejecutados sobre avenida Tajamar y su empalme con avenida El Bosque. La primera con sentido oeste-este y la segunda de orientación norte-sur, engarzadas entre sí con una amplia curva, que les otorga continuidad y fluidez de trazado y flujos. Ambas con un diseño de sección similar, de doble calzada con bandejones centrales, que completan un sistema de vías estructurantes que sirven principalmente de conexión a los nuevos barrios urbanizados hacia el extremo suroriental de la comuna. El mal estado del pavimento de la avenida Costanera[61] será la oportunidad de precisar su sección definitiva y establecer la localización de bombas de servicio o bencineras, altamente demandadas sobre esta vía. Para avenida El Bosque[62], con un rol de distribución más vecinal, su pavimentación reflejará la capacidad de penetración sobre el territorio interior. Su cruce perpendicular a avenida Providencia se produce excéntrico, sobre el inicio de su prolongación al oriente, la avenida Apoquindo, inicio territorial de la nueva comuna de Las Condes. En el mismo lugar de acceso al territorio oriental, se desarrolla una plazuela[63] que pone en valor la articulación entre ambas avenidas constituyentes del eje central hacia el oriente de la ciudad capital.

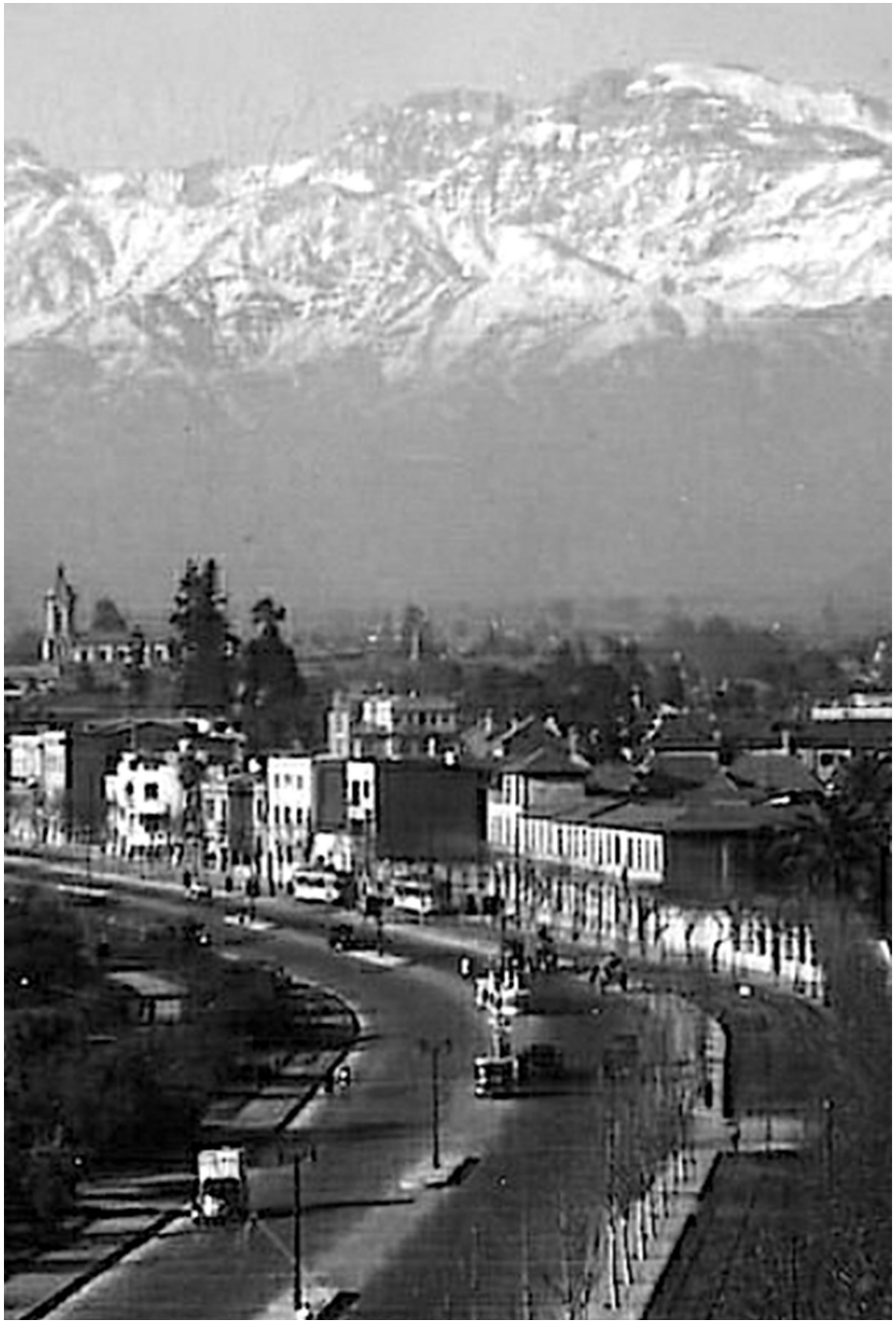
Los adelantos incorporados a la nueva sección

La ejecución de obras sobre avenida Providencia induce también la incorporación de nuevos componentes de infraestructura y equipamiento urbano modernizador para el lugar, desde la instalación de un nuevo sistema de postación y alumbrado público[64] hasta la instalación de subestaciones eléctricas subterráneas[65], así como instalaciones de tendidos de cables para telefonía o las nuevas redes de alcantarillado[66], en sistemas paralelos bajo el suelo. La oferta de instalación de semáforos automáticos[67] para la regulación del tráfico, por primera vez en la comuna, es otro adelanto del proyecto de ensanche.

En el conjunto de componentes incorporados o puestos al día destacan tres que configuran un nuevo estatus para avenida Providencia: iluminación, pavimento de las veredas y horario establecido del comercio. La primera, impacta en el lugar con la capacidad de mantener una calidad lumínica nocturna del espacio público, tan cómoda como la luz diurna, que destaca en la realidad existente en la propia ciudad capital y en la diferencia con el resto del territorio comunal. Las condiciones de confort y seguridad amplifican las oportunidades de operación de los servicios comerciales del eje.

La segunda, es la persistencia de rehacer las nuevas veredas peatonales con una alta calidad en su superficie transitable, pavimentadas con baldosas[68] tanto en la avenida como el resto de las calles comunales, lo que replica la calidad de las veredas del centro de la ciudad capital y que no será igual para el resto de los territorios comunales del entorno. Además, el perfil tipo diseñado para la sección de las veredas[69] de la avenida será un referente al sistema completo de las calles locales, una cualidad de continuidad y regularidad en el paseo peatonal que pocas veces se reconoce, hasta hoy, en otros espacios urbanos de la misma ciudad.

[52] ACM, Providencia, 15 de junio, 1944.
[53] ACM, Providencia, 6 de julio, 1944
[54] ACM, Providencia, 28 de abril, 1949.
[55] ACM, Providencia, 16 de febrero, 1950.
[56] ACM, Providencia, 24 de mayo, 1945.
[57] ACM, Providencia, 12 de junio, 1947.
[58] ACM, Providencia, 20 de febrero, 1946.
[59] ACM, Providencia, 3 de mayo, 1945.
[60] ACM, Providencia, 21 de octubre, 1943.
[61] ACM, Providencia, 10 de junio, 1948.
[62] ACM, Providencia, 25 de abril, 1946.
[63] ACM, Providencia, 18 de enero, 1945.
[64] ACM, Providencia, 13 de noviembre, 1947.
[65] ACM, Providencia, 9 de enero, 1947.
[66] ACM, Providencia, 28 de diciembre, 1946.
[67] ACM, Providencia, 19 de octubre, 1950.
[68] ACM, Providencia, 8 de agosto, 1940.
[69] ACM, Providencia, 18 de junio, 1942.



L6.14 Bencineras en avenida Providencia, c.1940 y 1950.
Fotografías de dos etapas de la instalación de las bombas bencineras sobre la calzada de la avenida. En una primera etapa (derecha) localizadas sobre el eje de la propia calzada en bandejón central. Luego en esquinas de calles secundarias con la avenida principal.
(fotos de Enrique Mora y autor desconocido)

La tercera, es la decisión de establecer tempranamente un régimen de horario de atención general, al acoger una solicitud de "cierre uniforme del comercio"[70] para toda la avenida, que modifica un modo de ocupar y de percibir un espacio urbano de su rango en las rutinas de sus residentes y visitantes. Esta variable netamente de gestión, que se agrega a su nuevo perfil edificado, como un nuevo modo de operación que da cuenta de una dimensión urbana distinta y que logra potenciar el mismo lugar con otra condición o estadio de urbanidad.

La nueva apariencia y modo de funcionar

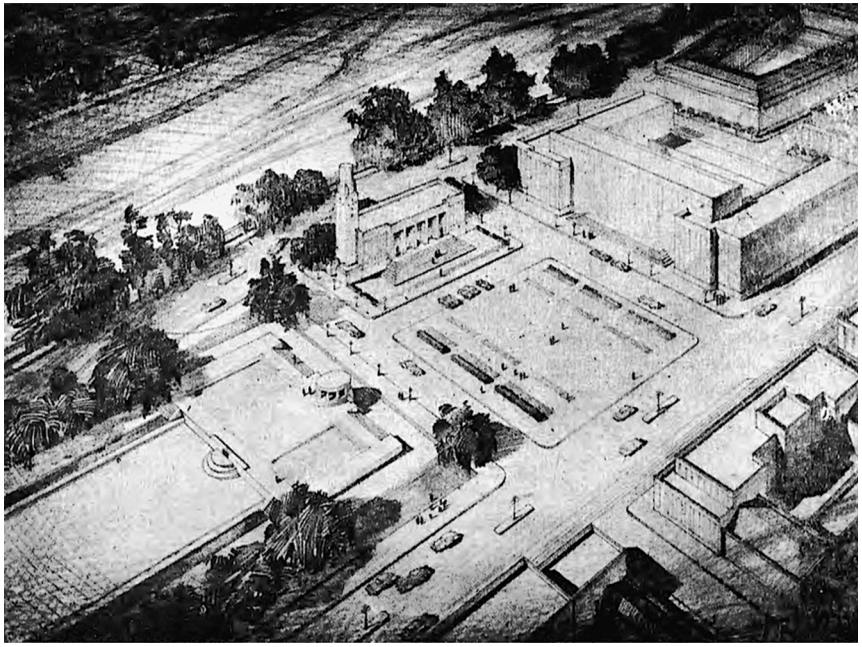
Por otra parte, las reiteradas observaciones registradas en relación a la heterogeneidad de la propaganda comercial de los negocios[71] progresivamente instalados, junto a la multiplicación de nuevos locales comerciales que amplían la gama de los productos ofrecidos a través de toda la extensión de avenida Providencia, lleva a determinar la necesidad de realizar un estudio general del tema y a la decisión de establecer normas generales sobre la misma, hecho que también refuerza la identidad que la nueva avenida va perfilando para si misma.

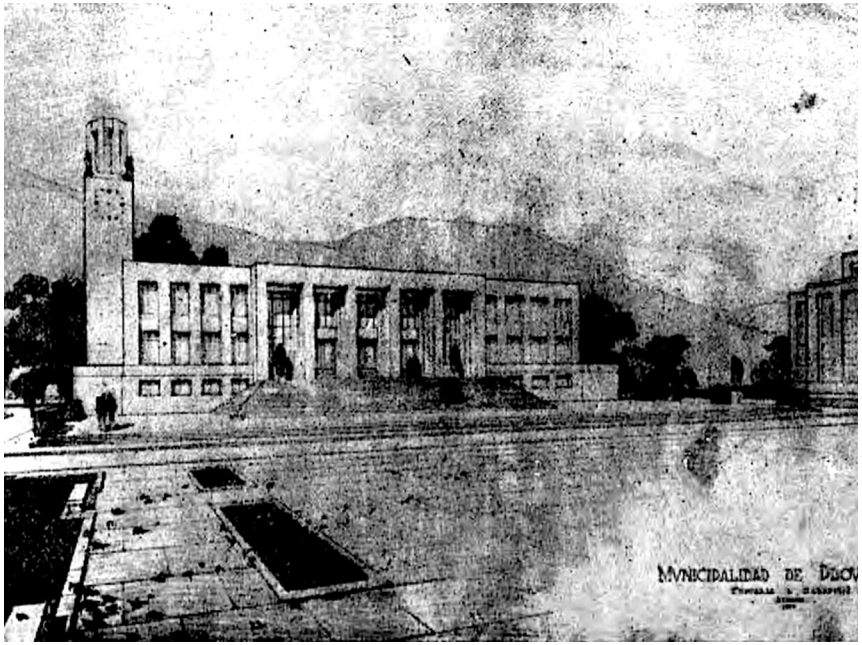
Asimismo, antiguas condiciones urbanas ya asumidas por la avenida en su anterior diseño, como el sistema de paradas del transporte público, o los requerimientos de espacio de estacionamientos de vehículos particulares, o de provisión de combustible para los mismos, se hará crítica al corto plazo, luego de ejecutadas las nuevas obras de ensanche. En el año 1952, se acuerda tanto para los estacionamientos de autos y camiones[72], como para las estaciones de servicio su localización en el espacio central generado entre los bandejones de medallón, a la manera que se había aprobado en el tramo original de avenida Providencia frente al parque Tajamar. Solamente, dos años más tarde, la medida es modificada prohibiendo el estacionamiento sobre la calzada de la avenida principal y proponiendo su localización en los espacios generados en calzadas de las calles perpendiculares inmediatas a la misma. En el caso de las estaciones de servicio, la opción es desplazarlas hacia terrenos privados de las propias urbanizaciones, ubicados sobre esquinas de la misma avenida Providencia, autorizando un conjunto de éstas en las esquinas de calles Román Díaz, Barros Errázuriz, Marchant Pereira, Bucarest y Luis Thayer Ojeda. Estas funcionarán regularmente hasta su eliminación progresiva durante la década de los años 1970.

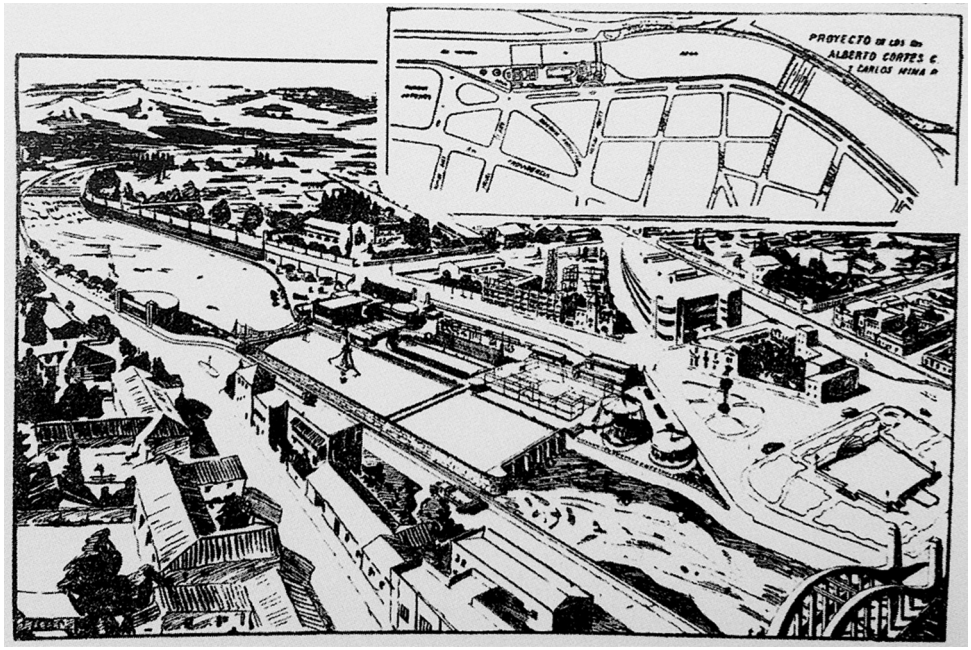
En un proceso paralelo de modificación en el diseño del espacio público, se da inicio al retiro progresivo de los bandejones centrales. En algunos tramos de la avenida, inicialmente entre avenidas Manuel Montt y Antonio Varas[73], correspondiendo a aquellos con más afluencia de tráfico, y en la totalidad de avenida Tajamar[74], con la finalidad de hacer más expedito su uso en horas punta.

Así queda plasmada en la expresión material de su diseño, la velocidad de cambio en el uso de una avenida que se proyecta y se mide bajo ciertos parámetros de funcionamiento, para luego, la propia realidad generada por esos mismos cambios, los supera con holgura en plazos nunca previstos. A la mayor intensidad de usos sobre el espacio de la avenida, se suma la velocidad de cambio en los comportamientos

[70] ACM, Providencia, 22 de agosto, 1940.
[71] ACM, Providencia, 4 de noviembre, 1948.
[72] ACM, Providencia, 8 y 29 de mayo, 1952.
[73] ACM, Providencia, 3 de agosto, 1950.
[74] ACM, Providencia, 19 de octubre, 1950.







L6.15 Proyectos en avenida Providencia, c. 1933 y 1936.
Propuestas para sede del edificio municipal, no realizado, en el remate del parque Providencia (izquierda), lugar ocupado anteriormente por fábrica Grau. Y propuesta de concesión para Balneario Providencia sobre el cauce del río Mapocho a la misma altura que el anterior. Este proyecto involucraba el paso del río, el remate del parque y la combinación entre avenidas Providencia y Costanera, a la altura del puente del Arzobispo (derecha).
(dibujos de autor desconocido)

y las magnitudes de las demandas externas sobre la misma, componente nuevo en el transcurso de su desarrollo, pero al cual deberá acostumbrarse rápidamente dado que es una condición del lugar que llegó para quedarse.

Las obras sobre espacios públicos

Un conjunto de acciones sobre distintos tipos de terrenos van reforzando el rol cada vez más protagónico de avenida Providencia sobre el territorio comunal y en la forma de hacerse presente para el resto de la ciudad capital. Estrategias de trabajo sobre los espacios abiertos menores como plazuelas y cruces de avenidas, la instalación de edificios públicos simbólicos o el mejoramiento de espacios públicos relevantes y en uso desde antes, son formas combinadas de lograr el mismo objetivo.

En relación a los espacios públicos de parques y plazoletas, destaca el trabajo permanente sobre la mantención y reforzamiento de la cualidad de parque urbano que el parque Tajamar ha logrado en el período. Un lugar de alta convocatoria ciudadana y reconocido como una de los mejores espacios verdes de toda la ciudad, presionan sobre el mismo las solicitudes de particulares para variadas concesiones tales como casinos, restaurantes, salones de té, sala de patinar, juegos infantiles y otros.[75] El gobierno municipal los evita casi todos dando preferencia al trabajo de reforzamiento y manejo de la vegetación[76], la instalación de iluminación pública[77] más eficiente y la instalación de monumentos[78] en puntos clave, como el monumento a Rodó[79] que pone en jerarquía el gran espejo de agua que remata el parque en su extremo oriental, con la cordillera de fondo.

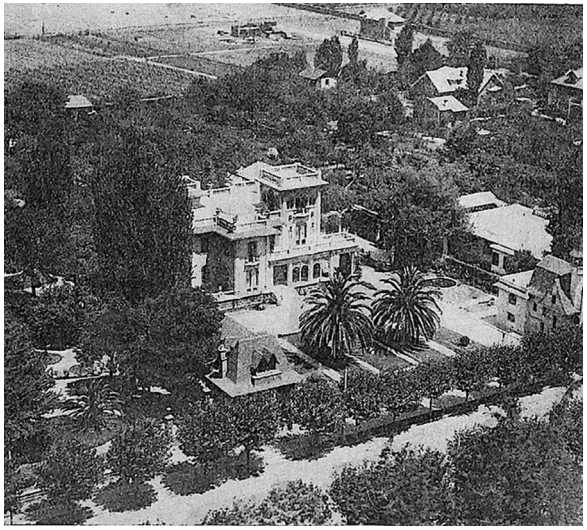
También considera al borde del mismo parque, la instalación de algunos edificios públicos comunales representativos como la propia sede municipal[80] y con posterioridad el teatro municipal[81], ninguno realizado. A pesar que para ambos, existieron anteproyectos de arquitectura desarrollados y en el caso del teatro, el decreto autorizando la ocupación de parte del terreno del parque por el nuevo edificio, el que incorporaba junto a las salas de espectáculos una escuela de arte. Lamentablemente el municipio sí autoriza el traslado de una bomba bencinera o de servicios[82], ubicada en el eje de la avenida principal para instalarse en el borde del mismo parque, y desde ahí servir a los vehículos de la propia avenida al mismo tiempo que hace más fluido el tráfico, que comienza a dar señales crecientes de congestión en varios tramos de su calzada.

Inmediato al extremo oriental del parque, pero localizado en la caja del río Mapocho, un particular solicita una concesión "de terreno de un tramo del cauce del río"[83] entre avenidas Miguel Claro y Manuel Montt, para establecer un parque acuático. Habiendo sido autorizado, el proyecto nunca se ejecuta.

La aparición de nuevos equipamientos comunales

A los intentos fracasados de edificar la sede consistorial o el teatro municipal, edificios públicos emblemáticos considerados para ser localizados sobre la principal avenida comunal, se debe agregar el

[75] ACM, Providencia, 29 de abril, 1948 y 9 de octubre, 1952.
[76] ACM, Providencia, 6 de noviembre, 1947.
[77] ACM, Providencia, 6 de julio, 1950.
[78] ACM, Providencia, 7 de septiembre, 1944.
[79] Monumento en homenaje a José Enrique Rodó (1871-1917), intelectual uruguayo representante del modernismo hispanoamericano, autor de la obra literaria "Ariel", que es representada en esta escultura en bronce por el escultor chileno Totila Albert (1892-1917) .
[80] ACM, Providencia, 4 de septiembre, 1941.
[81] ACM, Providencia, 4 de octubre, 1951.
[82] ACM, Providencia, 19 de octubre, 1950.
[83] ACM, Providencia, 27 de noviembre, 1947.



L6.16 Edificios notables en Providencia, c. 1950.
Fotografías del frente del Mercado Municipal, recién inaugurado, e iglesia de la Divina Providencia, enfrentados, sobre avenida Providencia de la época (izquierda). Fotografía del palacio Falabella, casa quinta en avenida Pedro de Valdivia, que se convierte en sede del Palacio Consistorial, hasta la fecha (derecha).
(fotos de autor desconocido)

único proyecto construido durante el período y hasta la actualidad, que fue el Mercado Municipal.[84] Largamente solicitado por los residentes de los nuevos barrios, el municipio decide su construcción en los terrenos que ocupara hasta esa fecha la propia sede municipal en el frente de la iglesia de la Divina Providencia, lugar reconocido como una de los primeros y más densamente construido del territorio comunal. El proyecto del mercado se aprueba a fines de 1941[85], se construye durante los dos años siguientes[86] con la obtención de un préstamo[87] para su ejecución y se inaugura al año 1943[88], tras la colocación de su gran reloj en la fachada principal[89], reforzando para el nuevo edificio la condición de hito sobre avenida Providencia.

El Mercado Municipal tuvo un gran impacto urbano en el lugar, desde la misma presencia de su edificio sobre la avenida hasta el cambio en los hábitos de compra de los vecinos de sus alrededores[90] y las visitas al mismo, las que se generaban desde lugares más alejados de toda la comuna y la ciudad más oriental, para recuperar una tradición de mercado en edificio cerrado que había sido sustituido por ferias transitorias al aire libre[91] en la mayor parte de las nuevas extensiones residenciales de Santiago, en todo el arco de barrios que habitaban sus distintas clases sociales.

La ejecución del proyecto de Mercado Municipal implicó el desplazamiento de la sede municipal, la que deja definitivamente avenida Providencia y pasa a establecerse sobre avenida Pedro de Valdivia. Inicialmente en una propiedad arrendada a pocas cuadras de la avenida principal, para posteriormente ocupar una propiedad comprada para su sede definitiva algunas cuadras más alejada, casi en el cruce con avenida Eliodoro Yáñez, lugar que ocupa hasta hoy. La nueva estructura de orden y los roles asumidos por ambas avenidas -Providencia y Pedro de Valdivia- consolida ese gesto original en la traza y en la jerarquía urbana local, para constituir el *cardus* y *decumanus* de la ciudad de Providencia, consolidando una imagen con identidad cada vez más definida y diferenciadora a todo lo conocido a su alrededor, la ciudad histórica que la antecede o las nuevas formas de ciudad que se expanden hacia el oriente y la cordillera.

Pero será probablemente el debate generado en las postrimerías de este período el que mejor refleje el tono y el sentido que avenida Providencia adquirirá con el tiempo, cuando autoridades y vecinos inician las discusiones en torno a la construcción de edificios de mayor altura[92] que la establecida por la norma vigente sobre la avenida, en complemento a las casas quintas colocadas sobre la misma, o en el reemplazo de las antiguas fachadas corridas demolidas y retranqueadas por las nuevas líneas de edificación. Igual interés despierta en el debate la instalación de locales comerciales[93] en el nivel de vereda de los edificios en discusión, lo que generará el continuo comercial de la avenida, haciendo dialogar configuraciones urbanas muy distintas que apuntan a un mismo objetivo final.[94]

[84] Edificio proyectado por los arquitectos Alberto Cruz (1879-1955) y Escipión Munizaga (1906-2002) en estilo moderno, muy distinto a obras anteriores de la misma oficina, quienes han levantado a la fecha varios edificios en Providencia, entre ellos, el Teatro Oriente, edificios de departamentos en Orrego Luco y varios conjuntos residenciales y casas unifamiliares en los alrededores.
[85] ACM, Providencia, 18 de diciembre, 1941.
[86] ACM, Providencia, 15 de octubre, 1942 y 13 de enero, 1944.
[87] ACM, Providencia, 2 de julio, 1942.
[88] ACM, Providencia, 30 de noviembre, 1944.
[89] ACM, Providencia, 20 de abril, 1944.
[90] ACM, Providencia, 8 de enero, 1946.
[91] ACM, Providencia, 1 de julio, 1948.
[92] ACM, Providencia, 15 de octubre, 1953.
[93] ACM, Providencia, 15 de octubre, 1953.
[94] A modo de ejemplo, en la esquina de avenidas Providencia y Ricardo Lyon, al año 1949, se instalan dos salones de té en el lugar. El Bremen, en una casa reciclada sobre la esquina norponiente del cruce, y el Coppelia, en la esquina opuesta, la suroriente. El reemplazo de ambas casas por edificios hizo desaparecer al primero mientras el segundo, permanece instalado en el nivel comercial del edifico de su misma esquina hasta hoy.

L6.17 Vista de avenida Providencia en 1938.
Fotografía tomada desde el edificio del Hospital Militar hacia el cruce de la avenida con plazuela Los Leones. Se observa el diseño del perfil de la avenida antes del proceso de ensanche, con la iglesia de San Ramón y rotonda de cruce en su frente, así como la proliferación de residencias levantadas en el nuevo sector residencial.
(foto de Enrique Mora)

La avenida y la comuna. 2 (6) 3

La completitud urbanizada de un territorio.
La fachada continua como excepción y distinción de la avenida.

Durante el período en estudio el territorio comunal ve consolidar su condición urbana desde dos procesos paralelos que se complementan y refuerzan mutuamente, lo que los hace más potentes e indivisibles. Por una parte, la nueva fisonomía adquirida por avenida Providencia construye un continuo edificado de intenso uso comercial en su nivel de suelo, acompañado de estratos superiores que alojan inicialmente viviendas en altura, con una prudente verticalidad, entre tres y seis niveles superiores, dando lugar a otro modo de vivir la calle de mayor centralidad del nuevo suburbio. Una edificación continua establecida por normativa, refuerza la cualidad de borde o de fachada pública que aloja en su interior un grano más disperso de casas y edificios de menor escala, que se concatenan en líneas de avenidas arborizadas que arrancan hacia el sur a ritmo constante desde la avenida principal.

Por otra parte, la sustitución inducida de la trama rural del territorio por el nuevo orden urbano toca los confines de la superficie comunal. El polígono suroriental de la comuna es ocupado por nuevas urbanizaciones desarrolladas por privados, que han acelerado el propio proceso al generar loteos de conjuntos de manzanas en reemplazo del avance más pausado conocido con anterioridad de apertura de avenidas, calles y pasajes como estrategia de subdivisión progresiva del suelo cambiando su destino de uso.

La generación de espacio público

La apertura de nuevas calles y su "incorporación al dominio nacional"[95], es decir, su conversión en espacios urbanos de dominio público y tuición municipal se multiplica en las distintas latitudes del territorio comunal. Así a modo de ejemplo, calles como Carlos Morla, Copihue, Néstor Aracena, Bartolomé Sepúlveda, Julio Prado, Mar del Plata, Primavera, Emilio Delporte, Costa, Leonidas Vial, General Körner, Las Encinas, Los Angeles, Villa Angela, Los Naranjos, Rafael Cañas, María Guerrero, Tranquila, Pasaje Navarrete, Tucumán, Concordia, Andacollo, Europa, Diego de Almagro, Las Viñas, Granaderos, Félix Carrera, General Córdova y otras. Calles de muy distinta sección y longitud, calles localizadas en toda la extensión comunal, de nombres reconocidos hasta hoy y otros ya perdidos, pero todas sumadas a un proceso de hacer más urbano un suelo, que asociado a la subdivisión conlleva la intensidad de edificaciones y configura barrios. Entre los años 1940 y 1947, la creación de nuevas calles se intensifica a un ritmo inusual, bajando en los años sucesivos.

Al proceso de apertura de nuevas calles se asocia la intensificación de solicitudes de ampliaciones, construcciones, pavimentaciones, subdivisiones, alcantarillado e instalaciones, presentadas por particulares al municipio para su previa aprobación requerida por ley antes de la ejecución de cualquier obra civil de edificación. Este tipo de permisos se verán incrementados en el tiempo en los años venideros tanto en número como en la magnitud de las obras presentadas.

[95] ACM, Providencia, 11 de noviembre, 1940.

En paralelo, los procesos de generación de nuevos loteos de barrios completos se concentran principalmente en las escasas reservas de terreno rural al oriente de avenida Los Leones. Todos ellos recurren en su diseño de conjunto a la incorporación de una plaza de barrio en su propuesta, como elemento ordenador, dador de identidad del lugar y como equipamiento aportado al nuevo suburbio. Desde el loteo de la plaza de la Alcaldesa[96], se desarrolla un loteo de catorce manzanas hacia el norte por calle Doctor Roberto del Río, que incorpora dos plazuelas menores en su extensión paralela a avenida Los Leones, entre avenidas Francisco Bilbao y Eliodoro Yáñez. Más al oriente, el loteo en torno a plaza Loreto Cousiño[97], con catorce manzanas pero de mayor superficie. Al sur del mismo, el loteo de plaza 4 de Julio[98] (actual Río de Janeiro) de ocho manzanas de extensión. Logrando así, entre todas incrementalmente, configurar el nuevo tejido urbano comunal, con una apariencia no tan disímil a la asumida en etapas anteriores, a pesar de lo radicalmente distinta a la matriz de origen conocida por el proyecto urbanizador precedente.

Otros procesos alternativos de urbanización

Una variante sobre el proceso anterior lo constituye la conformación de nuevos loteos a partir de paños de terrenos que tenían anteriormente un uso distinto al rural. Ese es el caso de los terrenos ocupados por el hipódromo y club ecuestre Haras Limited[99], en el polígono limitado por las avenidas Francisco Bilbao, Diego de Almagro y Holanda, que desarrolla un loteo de 24 manzanas con la plaza El Bosque como punto organizador del barrio. Igual proceso ocurre con los terrenos ocupados inicialmente por algunos de los estadios que acogía la comuna y fueron caracterizadores de su identidad urbana alternativa a la ciudad tradicional. Es el caso de los loteos desarrollados en los terrenos del estadio Gath y Chávez[100], delimitado por avenidas los Leones, Lota, Suecia y Carlos Antúnez, y luego los del estadio Los Leones, inmediatamente al sur del anterior. Todos cambios que significaron una temprana renuncia a un tipo de equipamiento que distinguía a los recientes suburbios en proceso de consolidación.

Con igual estrategia de incorporación de nuevos loteos de proyectos desarrollados y diseñados sobre terrenos en áreas ya incorporadas con anterioridad al radio urbano, se cuentan las operaciones llevadas adelante en las reservas de propiedades de la iglesia o el estado. Como son los casos reiterados del loteo aprobado en los terrenos del Seminario Pontificio[101], inmediato al arranque occidental de avenida Providencia; o el loteo en parte posterior del paño de la Congregación de la Divina Providencia[102], entre avenidas Condell y Salvador; y por último, el loteo ejecutado en la Casa del Niño[103], correspondiendo a la parte no ocupada por la institución. Todos ellos corresponden a casos de instituciones relevantes y con edificios de jerarquía y presencia hacia avenida Providencia, cuyos propietarios o administradores se desprenden a través de la enajenación de los mismos, de porciones de suelo hacia el sur de los terrenos, manteniendo su presencia y propiedad hacia la avenida principal. Además, todos aplicarán rigurosamente el ordenamiento del nuevo modelo de loteo haciendo de las nuevas plazas públicas un componente clave de orden de cada nuevo barrio.

L6.18 Afiche de publicidad en Providencia de 1948.
Afiche aparecido en revista En Viaje, promoviendo el Loteo Seminario Residencial, conjunto de edificios de cuatro niveles en terrenos del antiguo Seminario Pontificio, ahora reducido a la iglesia principal y anexos. El proyecto se ubica inmediato a avenida Providencia y destaca la calidad de su entorno urbano.
(fotos de autor desconocido)

La creación de equipamiento urbano

La mayor carga de población residente en la comuna demanda proporcionalmente mayores servicios y equipamientos para complementar la actividad habitacional creciente del territorio. En el período se reconstruye y amplía el Colegio Alemán[104] (avenida Antonio Varas) y se instala el Colegio de las Monjas Argentinas[105] (avenida Pedro de Valdivia), en paralelo se construye el Liceo José Victorino Lastarria[106] (avenida Miguel Claro) y se ceden los terrenos para el Liceo 7 de Mujeres[107] (avenida Providencia y Montolín), reforzando los equipamientos comunales públicos sobre la avenida principal. Se amplían las instalaciones del Hospital Salvador[108] y se levanta la primera clínica privada[109] en la comuna, marcando junto al equipamiento educacional un reforzamiento urbano notable, pero a la vez diverso y dividido, reflejo de las diferencias constatadas en su población que es eco de una realidad segregada de todo el resto de la ciudad capital y el país.

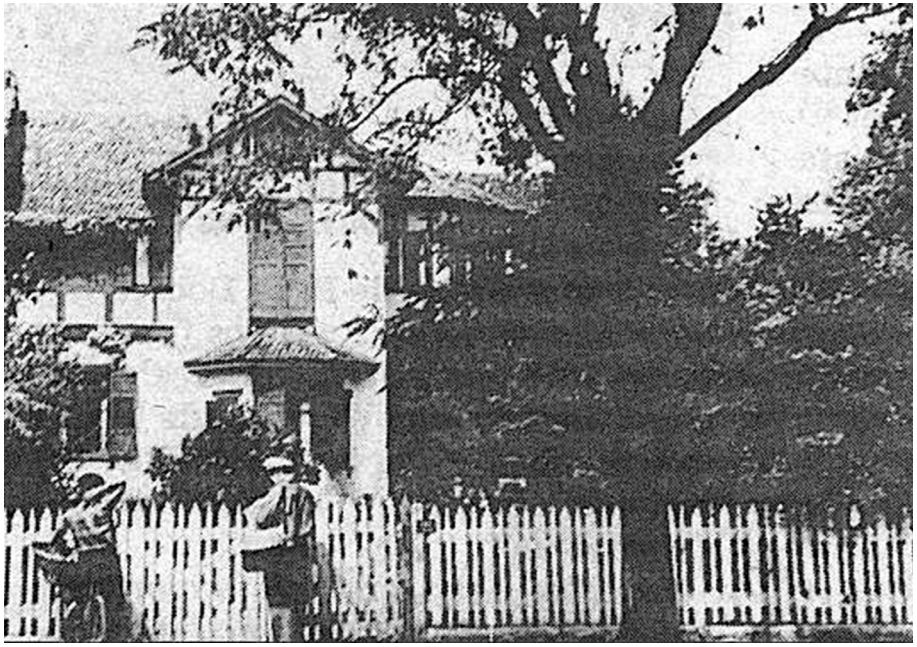
La aparición de otros equipamientos que dan cuenta de un nuevo estadio en su nivel de urbanidad como suburbio lo constituyen la instalación del primer cuartel de bomberos[110] y los nuevos templos parroquiales, como la parroquia de Jesús Nazareno[111] (avenida Manuel Montt) que subdividen administrativamente el territorio urbano acorde los nuevos barrios que se consolidan. Asimismo las nuevas disposiciones normativas del Plan de Urbanización vigente induce la directa expulsión o el traslado locacional de actividades industriales[112] o afines, como bodegas y barracas, llevadas al sector surponiente del territorio comunal. También se desarrollan proyectos de vivienda social, principalmente con la "ayuda de la Caja de Habitación popular para la construcción de la Población Obrera Municipal"[113], localizado principalmente en este mismo sector comunal.

Las redes de soporte de la urbanidad: agua y vegetación

La condición principal de sustentación del nuevo orden urbano está dado por la calidad y capacidad de los distintos sistemas y redes de infraestructura que irrigan el territorio. Entre ellos, el principal es el sistema de las aguas. Asumido en el origen del proceso desde el manejo y la compatibilización del sistema de canales y acequias del orden rural, absolutamente vigente a pesar de la conversión casi completa del mismo territorio a un orden urbano. La compleja legalidad de los derechos de agua del sistema agrícola precedente imponía la necesidad de cubrir obligaciones con una red de aguas en completo funcionamiento. Las últimas reservas de suelo cultivado en la propia comuna, así como las extensiones rurales fuera de la misma que dependen del sistema de los canales que arrancan del río Mapocho, obligan a un levantamiento "del plano de canales de regadío con obras"[114] de todo el sistema en funcionamiento que afecta de manera directa a avenida Providencia.

Se procede a la ejecución de obras civiles importantes, como el abovedamiento del canal San Miguel[115], sistema que irriga vastas extensiones de todo Santiago suroriente hasta el sector de Parque Cousiño y Club Hípico, localizados sobre el borde sur de la ciudad central. Se ejecutan otras obras menores

[96] ACM, Providencia, 28 de diciembre, 1940.
[97] ACM, Providencia, 2 de septiembre, 1943.
[98] ACM, Providencia, 25 de abril, 1946.
[99] ACM, Providencia, 19 de junio, 1941.
[100] ACM, Providencia, 19 de junio, 1941.
[101] ACM, Providencia, 2 de diciembre, 1943.
[102] ACM, Providencia, 20 de agosto, 1953.
[103] ACM, Providencia, 26 de junio, 1952.
[104] ACM, Providencia, 25 de octubre, 1941.
[105] ACM, Providencia, 22 de julio, 1941.
[106] ACM, Providencia, 3 de agosto, 1944.
[107] ACM, Providencia, 10 de octubre, 1946.
[108] ACM, Providencia, 12 de enero, 1948.
[109] ACM, Providencia, 2 de octubre, 1947.
[110] ACM, Providencia, 24 de agosto, 1950.
[111] ACM, Providencia, 19 de junio, 1941.
[112] ACM, Providencia, 15 de octubre, 1942.
[113] ACM, Providencia, 2 de diciembre, 1940.
[114] ACM, Providencia, 17 de septiembre, 1942.
[115] ACM, Providencia, 1 de febrero, 1945.



L6.19 Vistas de barrio Los Leones, Providencia en 1938.
Fotografías del barrio y avenida Los Leones con la urbanización consolidada como ciudad ajardinada, de chalets de edificación aislada y lotes que permiten amplios jardines. La tipología dominante en toda la extensión oriental del territorio de Providencia, así como las expansiones sobre el canal San Carlos, en comuna de Las Condes. Su principal centro de abastecimiento y vía de enlace con la ciudad central es avenida Providencia.
(fotos de Enrique Mora)

L6.20 Vista de calle Constanza, c. 1935.
Fotografía del frente de una propiedad en calle Constanza (actual avenida Holanda) perteneciente al mismo barrio Los Leones y a pocos metros de avenida Providencia. Corresponde a la casa de infancia del escritor José Donoso, cuya obra contiene directas referencias a su vida en Providencia y sus barrios.
(foto de autor desconocido)

de canalización de acequias[116] y otras de cegamiento[117] de tramos fuera de uso o que presentan conflictos de trazado con obras de urbanización relevantes. Sin embargo, lo más importante del proceso ejecutado es la reconstrucción sobre el trazado urbano emergente de un completo sistema de acequias de riego, abastecido por las aguas de los antiguos canales agrícolas, que recorre avenidas y calles, penetra los predios de mayor tamaño e irriga todo el sistema de parques, bandejones, plazas y plazuelas del territorio comunal.

La reproducción del verde, la multiplicación de jardines y el cuidado al árbol[118] como símbolo del nuevo orden urbano diferenciado de la ciudad tradicional, obliga a la conversión de un sistema de regadío rural en retirada por otro de perfil más civilizatorio pero prácticamente equivalente en sus principios básicos de funcionamiento. La preocupación y el valor dado al material vegetal se ve reflejado en la insistencia de aparición reiterada de la materia en las discusiones del gobierno municipal, desde el estado de mantenimiento de espacios verdes públicos, pasando por la creación de un vivero municipal[119] para proveer de especies para la forestación y ornamentación de sus espacios verdes públicos, hasta el ofrecimiento a sus nuevos habitantes, de "facilitar las dependencias municipales para clases de jardinería y se establece un premio a la mejor faja de jardín" a través de un concurso anual dirigido a los vecinos para distinguir a aquellos veredones y antejardines[120] mejor cuidados.

Las redes de aguas que son novedad con el proceso de urbanización del suelo son: las de agua potable, las de aguas servidas y las de aguas lluvias. Respecto a la primera, no se registran conflictos a pesar del rápido proceso de expansión de la red por la creación de nuevos barrios, lo que refleja la disponibilidad del recurso hasta el año 1950, donde se alude a un problema de escasez de agua potable[121], la que se provee principalmente de los pozos del sector del cerro San Luis. Distinto es el proceso llevado adelante por la red de alcantarillado y su capacidad de responder al servicio ofrecido en un período en que se determina la eliminación de todos los pozos sépticos y se obliga a la conexión a la red pública para todas las edificaciones existentes. La red pública de alcantarillado construye el sistema de las matrices, bajo el eje de las principales avenidas, y los privados deben hacer los empalmes correspondientes desde los edificios y las calles menores hasta la red principal. El año 1940 se debate al interior del municipio, la posibilidad de adquirir la red fiscal del alcantarillado[122] para hacer más eficiente tanto su ampliación como su gestión y mantención posterior dentro de la comuna. En el caso de la red de aguas lluvias se trabaja en la construcción de resumideros[123] que evacuan a la misma red de aguas servidas como mecanismo para mantener los ductos limpios, bajo el principio de "todo a la alcantarilla". En el sistema de resumideros se replica el sistema ocupado para la ciudad central, donde el total de la superficie comunal evacúa sus escurrimientos de aguas lluvias en resumideros, colocados en todos los cruces de calles sobre la esquina donde confluyen las aguas de ambos sentidos de pendientes de las calles. Esto también ocurrirá parcialmente en otras comunas de la expansión oriental de suburbios, las que en el mediano plazo optarán por el escurrimiento de aguas lluvias en superficie, lo que traerá serias consecuencias sobre la totalidad de la ciudad, como es el caso de Las Condes sobre el territorio comunal de Providencia, y especialmente sobre su avenida principal.

[116] ACM, Providencia, 22 de febrero, 1945 y 6 de abril, 1950.
[117] ACM, Providencia, 5 de octubre, 1944 y 14 de noviembre, 1946.
[118] ACM, Providencia, 3 de noviembre, 1949 y 11 de enero, 1951.
[119] ACM, Providencia, 8 de abril, 1948.
[120] ACM, Providencia, 21 de noviembre, 1952.
[121] ACM, Providencia, 30 de noviembre, 1950.
[122] ACM, Providencia, 25 de julio, 1940.
[123] ACM, Providencia, 25 de julio, 1940.

Las redes y equipamiento en superficie

En la superficie la situación de la pavimentación de calzadas y veredas no es distinta a las redes subterráneas. A las obras entregadas por los privados con la recepción de cada nueva urbanización por loteos de barrios o apertura de calles y pasajes, se suma la responsabilidad del municipio sobre la mantención de la red troncal. Desde la apertura o ensanche de avenidas clave para el buen funcionamiento de todo el conjunto hasta la mantención general de la pavimentación. Proceso que dado lo fuerte de su expansión en poco tiempo sobre el territorio, tanto de la propia comuna como en las colindantes que configuran el área oriental de los nuevos suburbios de la ciudad capital, se determina el año 1945, la creación de una Dirección Intercomunal de Pavimentación[124] "que atenderá los servicios de Providencia, Ñuñoa y Las Condes" como respuesta para intentar resolver la alta demanda focalizada en el sector.

Asimismo es responsabilidad del municipio todo el embellecimiento urbano desde la postación del alumbrado público, escaños, señales de paraderos, letreros de nombres de calles, grifos de incendios, buzones y basureros, es parte de su tarea en el cuidado del espacio público urbano en formación. A ello, se agrega el cuidado en la apariencia del nuevo espacio público expandido, debiendo fomentar el retiro de fábricas[125] de los sectores residenciales y vigilar el funcionamiento de caballerizas[126] en medio de barrios cada vez más intensos en uso y edificación urbana, exigir el cierro de todos los sitios eriazos[127] y evitar la instalación de ranchos en los mismos[128], promover la demolición de poblaciones callampas con propensión a aparecer de forma espontánea en los bordes del río Mapocho, el canal San Carlos y a los pies del cerro San Cristóbal[129], evitar "la vagancia de perros"[130] y el "desaseo de la comuna debido a pordioseros".[131] Una estrategia clave para el rápido logro de la imagen objetivo de esos barrios de casas aireadas, asoleadas e inmersas en el verde de la vegetación buscada en los nuevos barrios por sus habitantes fundadores, fue acelerar aún más, el proceso de consolidación con la "aplicación de contribución por sitios eriazos en la comuna"[132], la que obligaba a la pronta edificación y ocupación de los nuevos lotes urbanizados por sus propietarios definitivos. Esta política, explícitamente fomentada y aplicada, evitó al interior del territorio comunal el uso recurrente de una estrategia de lentificar los procesos urbanizadores en la edificación para especular con el valor del suelo, haciendo del caso de Providencia como comuna, un caso particular de efectividad en la configuración de una nueva ciudad consolidada y completa en un breve período de tiempo.

La movilidad como requerimiento fundamental

De todos los sistemas y redes de apoyo para la formación del nuevo territorio de suburbios urbanos, el más gravitante y reconocido como el más complejo de asumir y resolver es el de la movilidad, o la necesidad obligada de permanente traslado entre la nueva ciudad y la ciudad central. La incorporación del viaje reiterado y rutinario de distinta frecuencia (diario, semanal, ...) entre Providencia y Santiago centro escribe su propio discurso en los registros de temas y urgencias a abordar por la autoridad local al momento de gestionar los nuevos territorios. Ya el año 1940 se está invocando "la necesidad de planificar

el transporte en toda la ciudad"[133], reconociendo que la implementación de medios de transporte público como tranvías y los primeros microbuses no logran satisfacer la explosiva demanda de los nuevos y numerosos vecinos.[134] Asimismo el sistema de transporte privado, reducido al automóvil y patrimonio de un reducido grupo social, también colapsa rápidamente todas las infraestructuras diseñadas para su uso.[135]

Los recorridos de las líneas de transporte público se amplían y modifican permanentemente[136], en la medida que la red de avenidas principales van cubriendo la extensión del territorio comunal, y aún superándolo con la extensión oriental sobre el canal San Carlos, en los barrios de El Golf, en un inicio, y los que le suceden en la nueva comuna de Las Condes. Igual cosa sucede en la extensión suroriental de comunas como Ñuñoa, y con posterioridad La Reina. En estas extensiones la inversión del rígido tendido de líneas de tranvía se hace costosa y poco eficiente, por lo que el proceso evidencia una preferencia por los microbuses, reflejado en "una orden de ocupar este medio como movilización en la comuna".[137] Permanentemente se reformulan los recorridos[138], fijan nuevos paraderos y establecen frecuencia de funcionamiento[139] dependiendo de días y horas a través de la semana. Las líneas y recorridos establecidos ocupan a avenida Providencia como la gran arteria que reparte e irriga a todo el territorio interior comunal, y desde ella conecta hacia la ciudad central o hacia las primeras extensiones orientales de suburbios fuera del propio territorio antes aludido.

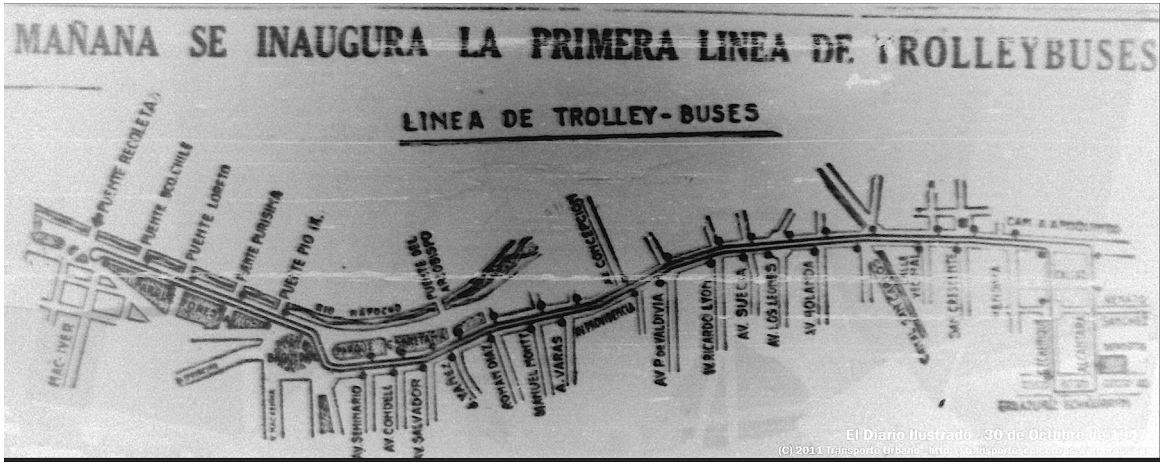
La experiencia de un sistema integral de transporte

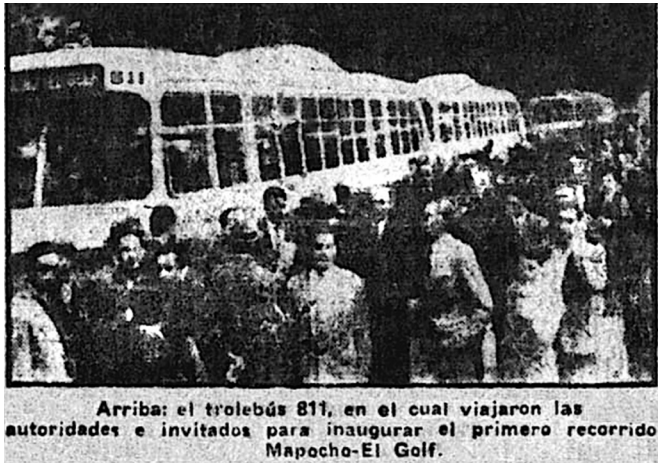
El año 1947 se incorpora al sistema de transporte público de toda la ciudad un nuevo componente, los trolebuses[140], que funcionan con energía eléctrica, superando el costo o la escasez recurrente del petróleo en la economía nacional, y alimentados a un tendido complementario al existente para suministro de electricidad de los nuevos barrios en todas sus avenidas y calles principales. Su incorporación acelera la caducidad de los tranvías[141], el levantamiento o abandono de sus tendidos de rieles, procediendo a reemplazarlo en todas sus líneas sobre el territorio urbano consolidado de Santiago del que Providencia no es una excepción. La empresa que administre el nuevo sistema será pública, la Empresa Nacional de Transporte Colectivo[142] - ETC-, ya que a la fecha de su implementación la mayor parte de las líneas de tranvías estaban bajo administración estatal.

En 1950 se creará la Dirección General de Transporte y Tránsito Público[143], la que intentará gestionar y coordinar centralizadamente todo el sistema de transporte público capitalino. Ello nunca ocurrirá hasta hoy, los planes del servicio de transporte irán siempre por detrás de la demanda y los reales requerimientos de la población. Así en el año 1952, aparecerá un nuevo servicio complementario y diversificador de transporte colectivo, conocido como las "liebres"[144], microbuses de pequeño formato que complementa y completa los territorios no cubiertos por los otros sistemas centralizados. La comuna de Providencia está bien servida por todos los servicios indicados, pero la extensión hacia otros suburbios que superan con creces su territorio requieren del paso obligado por ella para conectar con la ciudad central. Así, tanto avenida Providencia como otras avenidas principales, de sentido oriente-poniente, como avenidas Francisco Bilbao, Rancagua y Eliodoro Yáñez, o sentido norte-sur, como avenidas Tobalaba, Los

[124] ACM, Providencia, 19 de abril, 1945.
[125] ACM, Providencia, 25 de octubre, 1941.
[126] ACM, Providencia, 25 de mayo, 1944.
[127] ACM, Providencia, 4 de diciembre, 1941.
[128] ACM, Providencia, 7 de enero, 1943.
[129] ACM, Providencia, 14 de abril, 1949.
[130] ACM, Providencia, 30 de noviembre, 1944.
[131] ACM, Providencia, 14 de agosto, 1952.
[132] ACM, Providencia, 31 de agosto, 1950.
[133] ACM, Providencia, 1 de julio, 1940.
[134] ACM, Providencia, 27 de junio, 1940.
[135] ACM, Providencia, 11 de octubre, 1945.
[136] ACM, Providencia, 6 de marzo, 1947.
[137] ACM, Providencia, 5 de noviembre, 1942.
[138] ACM, Providencia, 21 de junio de 1940 y 31 de julio, 1947.
[139] ACM, Providencia, 22 de junio, 1944.
[140] ACM, Providencia, 7 de agosto, 1947.
[141] ACM, Providencia, 31 de julio, 1947.
[142] Empresa pública creada en 1945 y reemplazada por la Empresa de Transporte Colectivo del Estado en 1953. Tuvo a su cargo la administración del sistema de tranvías de Santiago, Valparaíso y Viña del Mar. Implementa el servicio de trolebuses en 1947, el primero del continente suramericano.
[143] ACM, Providencia, 14 de diciembre, 1950.
[144] ACM, Providencia, 7 de agosto, 1952.

L6.21 Vista y recortes de llegada de trolleybuses en 1947.
Fotografía de avenida Providencia, en 1958, que registra el sistema de trolleybuses funcionando por su calzada. (superior). Junto a dos recortes de prensa que registran en octubre de 1947 el inicio del servicio en reemplazo de los antiguos tranvías. El sistema de transporte público reforzará principalmente la relación de la ciudad central y el oriente, haciendo de avenida Providencia su vía troncal.
(foto de autor desconocido)




Arriba: el trolebús 811, en el cual viajaron las autoridades e invitados para inaugurar el primero recorrido Mapocho-El Golf.

Leones, Pedro de Valdivia, Manuel Montt, Salvador y Seminario, se irán consolidando simultáneamente como lugares de destino y lugares de paso. Pero sin duda, será avenida Providencia en su condición de prolongación natural al oriente de la principal avenida estructurante de la ciudad central, la que catalizará por excelencia la nueva referencia y rol urbano, que una ciudad cada vez más expandida coloca sobre su realidad construida.

El último día del mes de octubre de 1947 se inaugura por las autoridades nacionales, con su primer recorrido circular, la línea 1 de trolebuses de Santiago[145]. Arranca del barrio norte de Recoleta, cruza el centro de la ciudad tangente a la Plaza de Armas, llega a la Alameda y recorre avenida Providencia en toda su extensión, continua por avenida Apoquindo y penetra el barrio El Golf Sur, sigue por avenida Ossa hasta encontrar avenida Irarrázaval, desde ahí toma avenida Vicuña Mackenna, borde oriental de la ciudad histórica hasta alcanzar el Parque Forestal y retornar por avenida Recoleta hasta su punto de inicio. Progresivamente se van incorporando los nuevos recorridos hasta completar la decena. Tiene como origen tres puntos -Recoleta, Quinta Normal y General Velásquez- localizados al norte y poniente de la ciudad central, a la que cruzan por lugares claves como Estación Central, la Alameda, Plaza de Armas, Estación Mapocho, el Parque Forestal y Plaza Baquedano. Para abrirse desde ahí hacia la extensión de los suburbios orientales a través de avenidas como Providencia, Francisco Bilbao e Irarrázaval, tocando contra los bordes orientales de la expansión urbana en avenidas Américo Vespucio y Ossa, recién perfilando una cierta cualidad urbana.

En el diseño y ejecución del sistema de líneas de trolebuses se puede reconocer el primer esfuerzo nacional de constituir un sistema de transporte colectivo desde la iniciativa pública, de gran escala y capacidad de traslado que intenta asumir la magnitud de movilidad requerida por la nueva configuración de la forma urbana asumida por la ciudad capital. Resulta interesante la concepción de diseño aplicada, en que se reconoce a la expansión oriental de la propia ciudad una cualidad de extensión en superficie que hace necesario abordarla como tal, a través de ejes en ambos sentidos cardinales que cubran la totalidad del nuevo territorio en proceso de urbanización. A diferencia de las penetraciones por ejes lineales en la conectividad hacia el norte y el poniente, así como la absoluta negación de la expansión sur de la misma ciudad, la que comparativamente no es menor pero puede entenderse atendida por los líneas de ferrocarril preexistentes, desde estaciones Central y Providencia.

Los nuevos desafíos para la avenida

Para avenida Providencia, la propuesta de transporte colectivo implementada resulta clave al momento de ver comprometidos a ocho de las diez líneas de recorrido establecidas con el paso de trolebuses por la propia avenida. Seis de los recorridos la cubren en toda su extensión, desde Plaza Baquedano hasta avenida Tobalaba, prolongados por la Alameda al occidente y avenida Apoquindo al oriente. Otro recorrido, lo hace desde Plaza Baquedano hasta avenida Pedro de Valdivia, y los tres restantes, la tocan más parcialmente. En lo inmediato, ello agrava el mal estado reconocido a la carpeta de su pavimento en

[145] En 1940 se había implementado un tramo de muestra del sistema de trolebuses, entre Plaza de Armas y Quinta Normal, que corría por calles Catedral y Compañía.

el tramo oeste de la avenida, entre Plaza Baquedano y avenida Román Díaz, lo que obliga tanto a su repavimentación inmediata como a una adecuación del diseño de la sección en el segmento afectado.[146] En éste, se eliminan las vías segregadas existentes diseñadas para el uso del tranvía, se levantan los tendidos de rieles y se eliminan los bandejones centrales en toda su extensión. Con la nueva postación requerida por el tendido eléctrico de los cables alimentadores de los trolebuses, se mejora el alumbrado público, se diseñan los paraderos[147] acorde al nuevo medio y se incorpora un sistema de kioskos[148] autorizados. Se arregla la plazoleta del parque Gran Bretaña (antes Tajamar), se reconstruye la antigua pirámide[149] conmemorativa de los viejos Tajamares y se estudia la factibilidad de agregar un nuevo puente[150] vehicular sobre el río Mapocho, todo ello frente a avenida Condell, límite territorial vigente con la comuna de Santiago.

Paralelo a las obras de mejoramiento indicadas para avenida Providencia se abre durante el año 1951 un debate distinto, en torno a la iniciativa de cambiar el nombre de la misma avenida en homenaje al ex-presidente Arturo Alessandri Palma[151], muerto el año anterior. Independiente al reconocimiento de una trayectoria excepcional del político o a las diferentes posiciones adoptadas frente al perfil del personaje por los involucrados en la discusión del asunto se decide mantener el nombre de la avenida Providencia sin alteraciones. Detrás de la construcción de una identidad, persistentemente perseguida está un nombre que la designa y la refiere, es lo que hacen en su construcción cotidiana los vecinos y las autoridades de la nueva ciudad que se consolida en cada una de sus acciones y decisiones, sean técnicas, políticas o culturales. La cualidad de ciudad y de lugar urbano con identidad sólo lo hará posible la mantención férrea de un proyecto compartido en el tiempo. La defensa persistente de un mismo nombre para la avenida será una contienda repetida a través del tiempo en la historia del lugar.

Los nombres de las calles y su modo de dibujo

Con anterioridad, una ley[152] promulgada el año 1944, junto con renombrar un gran número de avenidas, calles y pasajes de varias comunas de Santiago -Santiago, Renca, Conchalí, Providencia, Las Condes, Ñuñoa y San Miguel- estableció la atribución encomendada al municipio respectivo de dar nombre a los espacios y vías públicas:

> Artículo 6.° Corresponderá exclusivamente a las Municipalidades la facultad de dar nombre a las nuevas avenidas, calles, pasajes, y plazas, sean públicos y particulares, que se encuentren dentro respectivo territorio de su jurisdicción.
> Antes de hacer uso de esta facultad, las indicadas Corporaciones deberán, en cada caso, solicitar informe a la Dirección General de Informaciones y Cultura, para evitar la repetición de dichos nombres en cualquiera de las Comunas que comprende esta ley.[153]

La misma ley indica para el caso de las comunas de Providencia y Ñuñoa, la prolongación de nombre de las avenidas consolidando la continuidad en la suma de barrios que va progresivamente configurando los nuevos suburbios al señalar:

Artículo 3.° Las calles que comuniquen entre sí a las comunas de Providencia y Ñuñoa, deberán llevar, en adelante, una sola denominación.[154]

Las 54 modificaciones incorporadas al cuerpo legal de nombres de vías y plazas en el territorio comunal de Providencia apuntan en el mismo sentido y parte importante de las nuevas nominaciones afectan a componentes urbanos comprometidos con avenida Providencia.[155]

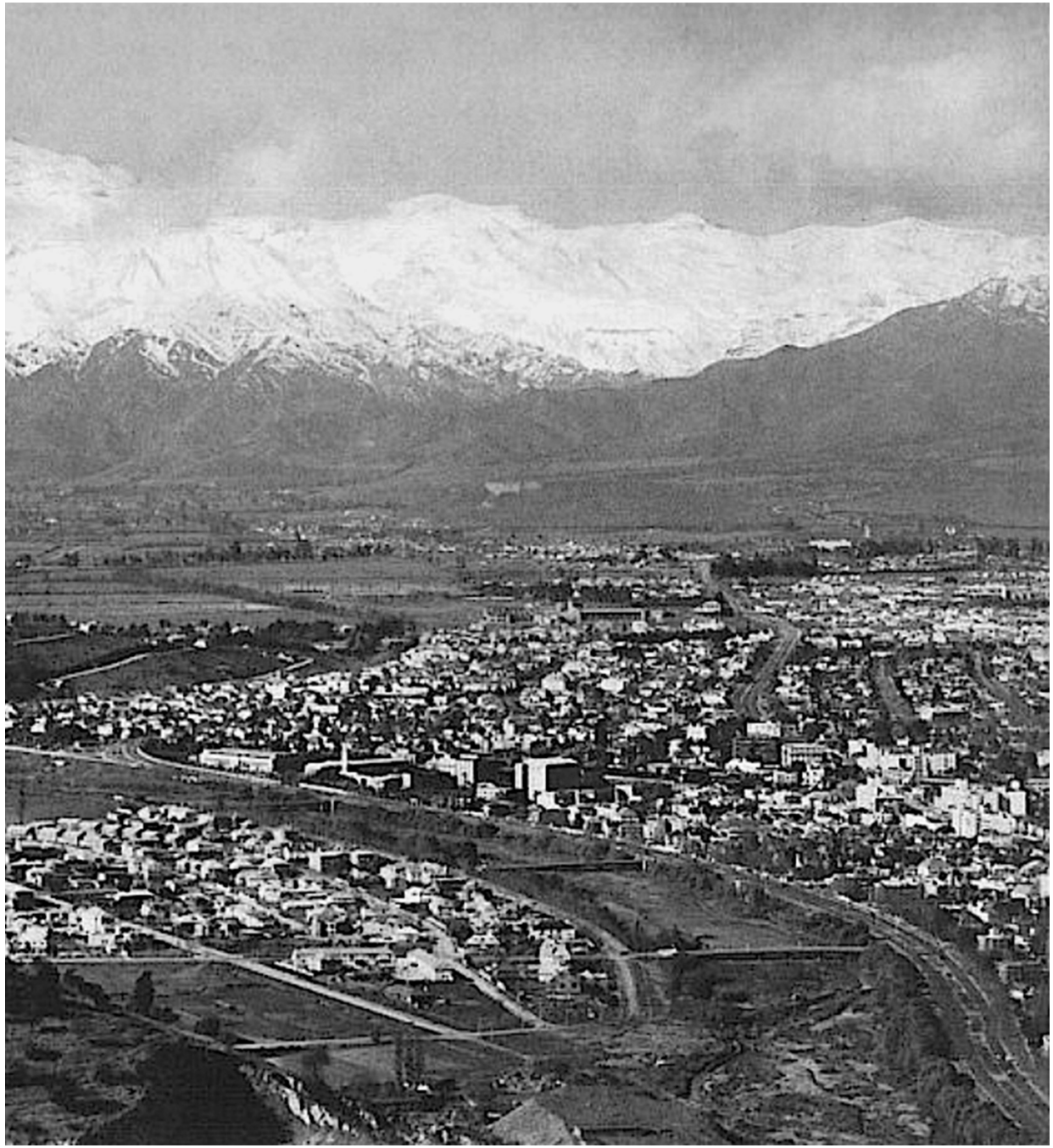
A esa misma fecha, los planos de callejero de la misma ciudad de Santiago, que se multiplican, representan un cambio radical en el recurrente registro planimétrico, incorporando al dibujo de la ciudad central, los suburbios orientales a la manera de "alas de mariposa". Donde el ala izquierda corresponde al registro de la ciudad histórica y el ala derecha es principalmente el desarrollo de las nuevas extensiones urbanas de Providencia y Ñuñoa, principalmente, con un desarrollo incipiente de los primeros barrios de Las Condes. En los mismos planos se hace caso omiso a otras extensiones al norte o poniente, menos desarrolladas, y principalmente al sur de la ciudad central, que a esa misma fecha presenta extensiones consolidadas tan interesantes o potentes como las graficadas.

De algún modo la nueva representación sugerida para la comprensión de la ciudad en expansión comienza de modo incipiente, ya en la década de1940 y de forma decidida en los años de 1950, a reconocer un territorio privilegiado de expansión para la condición urbana de la ciudad capital. Y en él, el rol que avenida Providencia asume como vía estructurante principal resulta ineludible y protagónico para la nueva estructura de orden urbano impuesta sobre el valle.

Una avenida Providencia, de sección regular y medidas holgadas, configurada por una calzada y veredas bien construidas, sobre la que circula el sistema de transporte colectivo más moderno del continente, que comunica todos los barrios interiores del propio territorio comunal con la ciudad central de los servicios y negocios por el occidente y los nuevos suburbios inaugurados por la elite santiaguina por el oriente, tiene ya todas las condiciones requeridas para constituirse en el espacio de articulación urbana por excelencia entre los diferentes grupos de habitantes de la ciudad y las diversas actividades de la nueva configuración urbana expandida. Siempre que sea capaz de acoger, en su nueva forma edificada y su forma de uso, la fuerza de cambio que se desplegará desde una nueva cotidianeidad urbana instalada sobre el lugar para las décadas siguientes.

[146] ACM, Providencia, 18 de junio, 1952.
[147] ACM, Providencia, 13 de abril, 1950.
[148] ACM, Providencia, 25 de octubre, 1951.
[149] ACM, Providencia, 9 de noviembre, 1950.
[150] ACM, Providencia, 7 de mayo, 1953.
[151] ACM, Providencia, 25 de julio, 2 y 9 de agosto, 1951.
[152] Ley 7767, del Ministerio del Interior, del 28 de febrero, 1944.
[153] Idem.
[154] Idem.
[155] Cambios de nombres considerados para la comuna de Providencia (*subrayados los que afectan calles que llegan o cruzan avenida Providencia*):

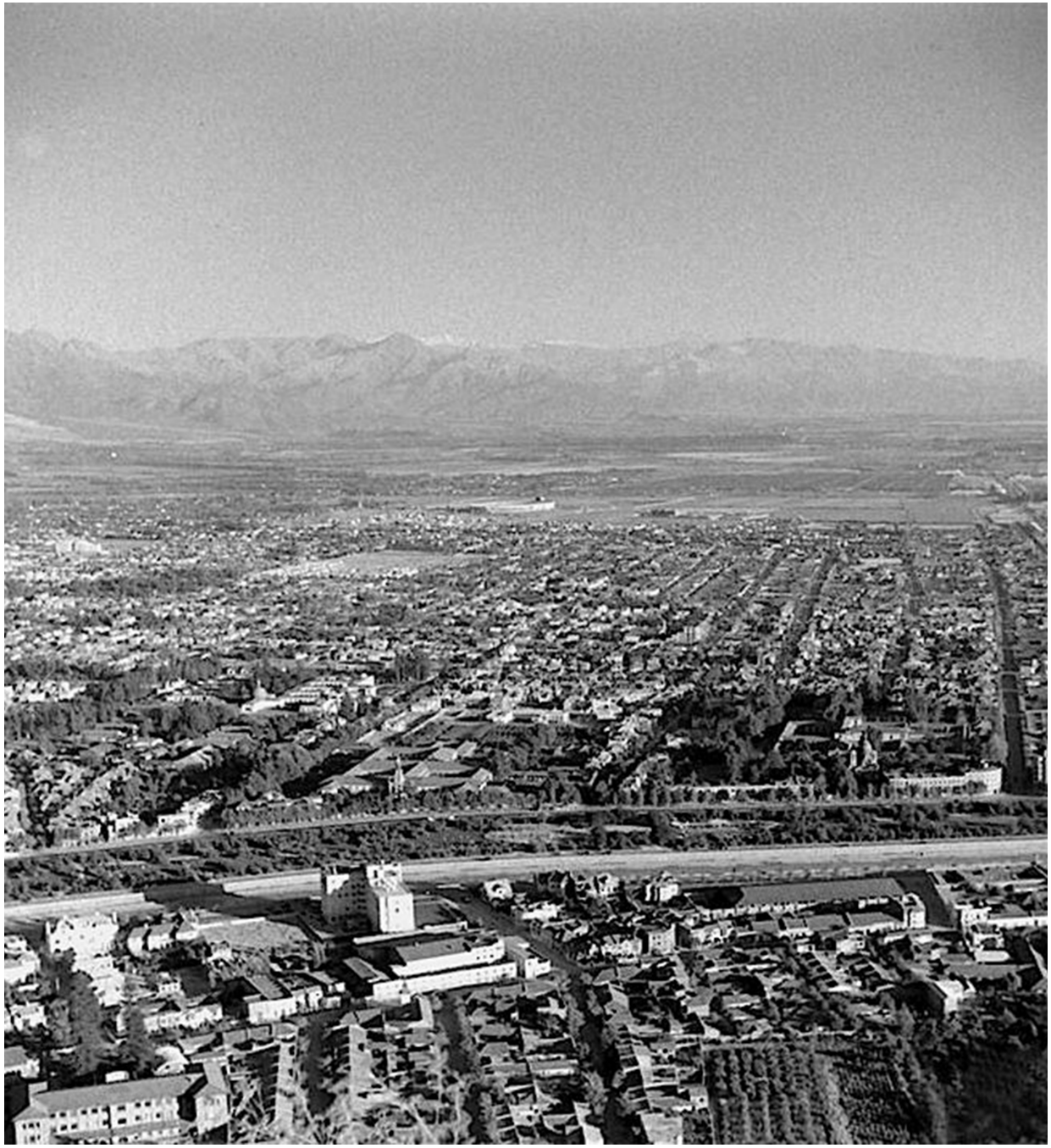
1. Alberto Decombe (ex-Carlos Manuel Prieto) Miguel Claro 850 - M. Montt 981.
2. Alférez Real (ex-Margarita) José Manuel Infante 900 - Miguel Claro 1036.
3. Almirante Pastene (ex-San Gabriel) Avenida Providencia 1382 - Río Mapocho.
4. Alvarez Condarco (ex-Las Viñas) José Manuel Infante 1480 - Miguel Claro 1656.
5. Ana Luisa Prats (ex-General Morandé) José Manuel Infante 1659.
6. Andrés de Fuenzalida (ex-Vicente Reyes) Avenida Providencia 2140 - Avenida Costanera 2141.
7. Antonio Varas, Avenida (ex-Antonio Varas) Avenida Providencia 1501 - Avenida Yrarrázaval 2102.
8. Arzobispo Larraín Gandarillas (ex-Larraín Gandarillas) María Luisa Santander 301 – Avenida Francisco Bilbao 250.
9. Benvenuto Cellini (ex-Hipólito Salas) Avenida Pedro de Valdivia 1872.
10. Cano y Aponte (ex-Santa Elvira) Román Díaz 902 - Miguel Claro 801.
11. Capullo (ex-Primavera) Ricardo Lyon 602.
12. Cirujano Guzmán (ex-Coronel Dávila) Avenida Providencia 1466 - General Flores 185.
13. Clemente Fabres (ex-Horacio Fabres) José Manuel Infante 1232 - Miguel Claro 1401.
14. Conde de Flandes (ex-Madreselvas) Avenida Margarita 2451.
15. Coyancura (ex-Los Aromos Avenida Ricardo Lyon 250 - Lo Encina.
16. Diego de Almagro, Avenida (ex-Almagro) Avenida Pedro de Valdivia 2302 - Tobalaba.
17. Doctor Manuel Barros Borgoño (ex-Barros Borgoño) Avenida Providencia 1301 - Avenida Manuel Montt.
18. Doctor Torres Boonen (ex-Manuel Torres Boonen) Rancagua 0521.
19. El Arrayán (ex-Arrayán) Avenida El Bosque 261.
20. Eliodoro Yáñez (ex-Las Lilas en sus dos secciones y ex-Tomás Echeverría) Avenida Providencia 759 - José Miguel Infante 187 - Avenida Manuel Montt 566 - Antonio Varas 601 - Antonio Varas 690 - Tobalaba 1400.
21. Galvarino Gallardo (ex-San Jorge 1.a y 2.a Sección) Avenida



L6.22 Vistas panorámicas sobre Providencia, c. 1955.
Dos fotografías tomadas desde el cerro san Cristóbal que abarcan toda la consolidación urbana residencial hacia el oriente a la fecha. La vista al este (izquierda) abarca tanto Providencia como el crecimiento en Las Condes, incorporando el barrio Pedro de Valdivia Norte en primer plano. La vista al sur (derecha) dominada por Providencia occidental muestra desde los barrios en torno a Clínica Santa María, en primer plano, hasta los barrios en torno al Estadio Nacional de Ñuñoa, al fondo del plano urbanizado.
(fotos de Robert Gerstmann)

Pedro de Valdivia - Antonio Varas 502 - Ricardo Lyon 651.
22. General Calderón (ex-Calderón) Peréz Valenzuela 372 - Río Mapocho.
23. Ginés de Lillo (ex-Cousiño) Avenida Manuel Montt 1200 - San Joaquín 2601.
24. Guardia Vieja (ex-Avenida Costa) Avenida Providencia 2101 - Eloísa 2102.
25. Hernando de Aguirre (ex-Villaseca) Avenida Providencia 2701 - Avenida Francisco Bilbao 2702.
26. Hipólito Irigoyen (ex-Dalias) Carmen Silva 2950 - Avenida Margarita.
27. Invencible Armada (ex-Margarita) Avenida Pedro de Valdivia 610 - Tobalaba.
28. Jesuitas (ex-Tucumán) Salvador 1250 - José Miguel Infante.
29. Jorge Isaacs (ex-Eloísa) Costa 340 - Ricardo Lyon 381.
30. José Antonio Soffia (ex-General Pinto Concha) Villaseca 180 - Tobalaba 181.
31. La Brabanzón (ex-Jorge Calvo Mackenna) Villaseca 1450.
32. La Concepción (ex-Concepción) Avenida Providencia 1802 - Río Mapocho.
33. Ladislao Errázuriz (ex-Eusebio Lillo) Avenida Pedro de Valdivia - Avenida Ricardo Lyon.
34. Las Bellotas (ex-Encinas) Avenida General Korner (vuelve al 201).
35. Las Hortensias (ex-Hortensias) Avenida Los Leones 870 - Roberto del Río 871.
36. Los Capitanes (ex-General García) Avenida Manuel Montt 1884 - Antonio Varas.
37. Luis Companys (ex-Barcelona) Avenida Pedro de Valdivia 170.
38. Luis Thayer Ojeda (ex-San Luis) Vitacura 243- Avenida Francisco Bilbao 2602.

39. Manuel Montt, Avenida (ex-Manuel Montt 1.a y 2.a Sección) Avenida Providencia 1301 - Avenida Yrarrázaval 1800 - Avenida Sur - Avenida Estadio.
40. Marchant Pereira (ex-José Tocornal 1.a, 2.a y 3.a secciones) Avenida Providencia 1901 - Europa 1901- San Jorge 1901 - Los Estanques - Bilbao 1901.
41. Mariátegui (ex-Lima) General Korner 1902 - Roberto del Río 1901.
42. Mont D'Or (ex-Shackleton) Bustos 2117 - Almagro 2170.
43. Orrego Luco (ex-Leonidas Vial) Avenida Providencia 2050 - Avenida Costanera.
44. Pedro Balmaceda (ex-Osorno) General Korner 151.
45. Pocuro, Avenida (ex-Luis Cousiño) Avenida Pedro Valdivia 1450 - Tobalaba.
46. Puyehue (ex-Santa Teresa) Avenida Manuel Montt 1398 - Antonio Varas 0401.
47. Quillay (ex-Copihue) Constanza 802 - San Luis 780.
48. Ricardo Matte Pérez (ex-Rafael Eyzaguirre y ex-José Abelardo Núñez) Avenida Seminario 78 - Avenida Salvador 567 - General Bustamante 250 - Avenida Seminario 251.
49. Rodó (ex-Victoria) Avenida Francisco Bilbao 2139 - Bustos 2150.
50. Salamanca (ex-M. Salamanca) Valenzuela Castillo 1700 - Darío Urzúa 1702.
51. Suecia (ex-General Korner) Avenida Providencia 2301 - Almagro.
52. Tajamar, Avenida (ex-Avenida Costanera) Plaza Baquedano - Vitacura.
53. Traiguén (ex-Castaños) General Korner 652 – Avenida Los Leones 652.
54. Vicuña Cifuentes (ex-Las Dalias) Avenida Ricardo Lyon 1300 – Avenida Los Leones 1301.



Lectura siete

La reedificación de una fachada continua para avenida Providencia

La avenida como un lugar de estancia e intercambio:
La conformación de un lugar distinto, desde la agregación discreta y perseverante,
con alta capacidad de agregación y coexistencia entre las partes.

El tránsito del lugar sobre el tiempo transcurrido desde mediados de los años 1950 hasta mediados de los años 1960, acompaña una etapa llena de fuertes cambios y contrastes. Años antes, se ha logrado, luego de largas controversias y tramitaciones, la promulgación de un Plan de Urbanización para el territorio comunal, que a avenida Providencia le entrega las normas y orientaciones necesarias para configurar sus fachadas edificadas que dan forma al nuevo perfil, persistentemente ganado en el período anterior. El país cruza complejos momentos de acomodo en la instalación de un nuevo modelo de desarrollo, que traerá consecuencias dispares para el desarrollo de la ciudad central y otros de sus componentes más recientes. Las políticas asociadas a la cuestión habitacional repercutirán directamente en todos los lugares y avenida Providencia no estará ajena a ese proceso. El nuevo Plan de Urbanización, reconociendo la relevancia en el rol del tejido viario, pondrá el acento sobre las configuraciones edificadas, generando zonificaciones y estableciendo reglas para la forma y apariencia de los edificios en los distintos barrios comunales. Para la avenida establecerá distintas condiciones de edificación, combinando la unidad con las particularidades de tramos y puntos de excepción. En lo fundamental, la recuperación de la forma construida de una fachada continua dominante significa una abrupta interrupción en la aparición de tipos edificatorios de ciudad ajardinada sobre la propia avenida. Tempranamente verán mutar su entorno para ser obligados a desaparecer tras fuertes dinámicas alternativas de construcción en altura que dominan todo su desarrollo urbano.

La consolidación del parque Providencia, ahora como pieza y referente de la ciudad completa, refuerza la calidad y prestigio del frente edificado que lo acompaña en el primer tramo de avenida Providencia hacia el oeste. Para luego ser prolongada en una avenida de doble frente edificado, de un ancho medio de treinta metros, y que sólo excepcionalmente logra el ancho normado en reducidos fragmentos. En ella destaca la presencia comercial como el continuo que anima las nuevas y expeditas veredas peatonales en toda su extensión. El local comercial incorporado como componente basal sobre la nueva línea de los cuerpos de alturas creciente que aloja, inicialmente residencias, y más tarde talleres y oficinas, en sus plantas de niveles superiores. Pronto verá multiplicar ese frente comercial en galerías, interiores y exteriores, que penetran la propiedad del lote privado. Y más tarde, iniciar la independencia de su forma construida con la aparición de placas comerciales que soportan edificios de mayor altura pero retranqueados de la línea oficial, según lo establece la propia norma de edificación. La construcción agregativa de proyectos se acelera en el lugar. La avenida Providencia será testigo y testimonio de una fuerza edificatoria superior a la ocurrida en el resto de la ciudad capital, y desde ella será responsable de poder orientar un proceso de transformación urbana como referente, pero consecuente con los principios de su propia identidad y cualidad como lugar.

L7.01 Plano de la comuna de Providencia en 1958.
La avenida Providencia configura su doble rol de vía de irrigación a todo el territorio comunal urbanizado y consolidado, con la condición de principal vía de comunicación entre dos ciudades: la ciudad histórica, centro de gobierno y negocios con la ciudad residencial extendida al oriente, adoptada por las clases más acomodadas y denominada como el "barrio alto".
(dibujo del autor)

COMUNA DE PROVIDENCIA
PLANO OFICIAL DE URBANIZACION
PROYECTO DEFINITIVO

L7.02 Plano de urbanización de Providencia de 1944.
Fragmento del "Plano oficial de urbanización, proyecto definitivo" para la comuna de Providencia, escala 1:5000 que regirá el ordenamiento territorial durante las décadas siguientes. Reconoce áreas centrales, vías estructurantes y sectores de usos y edificación.
(dibujo de autor desconocido)

La avenida y el plan. 2 (7) 1

Plano Oficial de Urbanización de la Comuna de Providencia, 1947.
La matriz edificatoria configuradora del nuevo sentido y espacialidad de la avenida.

El segundo plan urbano aplicado sobre la comuna y que ratifica un rol fundamental para avenida Providencia, se promulga y publica en el año 1947. Al igual que el plan precedente, tanto su diseño, aprobación y aplicación definitiva toma largos períodos de tiempo, reflejando la creciente complejidad que la gestión del territorio comunal va desplegando en su expresión material, así como la confrontación de intereses cada vez de mayor envergadura, que se ponen en juego en cada proyecto de obras aprobado o rechazado. Cruzado por una voluntad persistente de construir un lugar distinto a la ciudad tradicional y consecuente con una imagen de modernidad urbana interpretada a través del suburbio ajardinado como su postal.

En todo ello, cumple un rol principal la alcaldesa Alicia Cañas, quien detentara el cargo durante dos períodos cercanos, entre los años 1935 y 1944, en los cuales precisamente se elabora y discute la propuesta del nuevo plan comunal. Ejecutado bajo las directrices de la ley general de urbanismo del país que establece el nuevo instrumento de ordenamiento territorial local, designado como Plano Oficial de Urbanización Comunal, y estableciendo la estructura de la normativa que debe regular su aplicación.

Las acciones de la alcaldesa Cañas apuntarán principalmente a fortalecer la calidad del espacio público generado por el modelo de barrios ajardinados de edificaciones aisladas y esencialmente residenciales, con una especial preocupación hacia el material vegetal y el arbolado de plazas, calles y avenidas como sustento principal para la imagen urbana en construcción. Asimismo le cabe una responsabilidad principal en el logro de abrir el primer Mercado Municipal sobre avenida Providencia, como señal de una nueva urbanidad y una vocación de servicio de la avenida principal sobre todo el territorio comunal. Todo ello será traducido en una expresión normativa contenida en el plano de urbanización que regulará la construcción material de la comuna por las tres décadas siguientes.

El nuevo plan ordenador

En 1947, la Municipalidad de Providencia comunica la entrada en vigencia de su Plan Oficial de Urbanización, cuyo plano y ordenanza local fuesen aprobados en los meses de julio y agosto de 1944[1], respectivamente. La demora de tres años más, hasta septiembre de 1947[2], es consecuencia de la aprobación de tres artículos específicos de la misma ordenanza[3], relativos a las alturas de edificación y los tipos de agrupamiento permitidas en las diferentes zonas en que se desagregaba el territorio urbano comunal.

Reflejo del momento que se vive en el proceso de transformación urbana de la comuna, en general, y de avenida Providencia, en particular, lo constituye el hecho de que este período abordado de su desarrollo quede delimitado entre dos momentos clave de debate al interior de su Consejo Municipal. Estos hechos ocurren entre, una sesión de octubre de 1953, cuando se "debate sobre la construcción de

[1] Corresponden a los acuerdos del Consejo Municipal del 27 de julio y 21 de agosto de 1944, formalizados por Decreto Supremo N°1.760 del Ministerio de Obras Públicas y Vías de Comunicación del 29 de septiembre de 1944.
[2] Corresponde al acuerdo del 31 de octubre de 1946, sancionado por Decreto Supremo N°1.351 de las mismas instituciones anteriores.
[3] Corresponde a la modificación de los artículos 7°, 8° y 9° del proyecto de Ordenanza Local, contenidos en el decreto alcaldicio N°474 del 6 de septiembre de 1947.

edificios de altura y la instalación de algunos locales comerciales"[4], y una sesión de octubre de 1964, cuando se presentan algunas "modificaciones que deben realizarse en la Ordenanza Local, respecto de la altura de los edificios y el aprovechamiento de terreno".[5]

Es decir, la atención prestada al viario en el pasado, en cuanto capacidad de orden sobre la fuerza urbanizadora expansiva sobre el territorio comunal, así como la energía focalizada en la configuración de una eficiente sección de la avenida principal de este nuevo orden local, se ven sustituidas en relevancia y actualidad por una actividad constructora, alimentada desde la capacidad generadora de nuevas tipologías y magnitudes otorgadas a los cuerpos edificados que dan forma, identidad y cuerpo urbano al proceso de consolidación del orden del lugar.

El cuerpo de la norma

El texto correspondiente a la ordenanza de 1944 se estructura en once capítulos, a saber: capítulo I: Disposición general; II: Límites de las zonas de destino; III: Del destino de la edificación según las zonas; IV: De la altura y sistema de edificación y agrupamiento por zonas; V: Superficies máximas edificables y subdivisión predial; VI: Sobre exigencias de aspecto exterior; VII: Sobre reparaciones, reconstrucciones o transformaciones en edificios existentes; VIII: Ensanches de calles y edificaciones por causa de utilidad pública; IX: De los cierros en general; X: De la solicitudes de edificación, sanciones y multas, y capítulo XI: Disposiciones generales.[6]

De los once títulos registrados, siete de ellos aluden a condiciones estipuladas para los edificios o construcciones, sean estos nuevas edificaciones o consideraciones hacia cuerpos edificados preexistentes, poniendo en evidencia su prioridad y urgencia en la nueva etapa por venir. No por ello anulando las disposiciones sobre apertura y consolidación de calles y avenidas, las que reconocido su tono menor en el ciclo edificatorio, serán fundamentales al momento de consolidar el orden de una vialidad transversal al territorio comunal, o complementaria y paralela al flujo de su avenida principal.

El capítulo primero, abre la redacción del cuerpo normativo con la siguiente disposición general:

> Artículo 1º: La presente Ordenanza regirá en todo el sector urbano y de futura extensión urbana de la Comuna de Providencia, y reguía (sic) en forma obligatoria la apertura de calles, la edificación, reparación, construcción y subdivisión de propiedades.[7]

Es de interés la distinción entre el sector urbano y de futura extensión urbana reconocida para la totalidad del territorio comunal, haciendo notar que a la fecha de su entrada en vigencia, éste se encontraba urbanizado, o al menos, con proyectos aprobados para su urbanización sobre la totalidad del suelo urbano comunal. Agregando el crecimiento adyacente de nuevos barrios de suburbios en el arco completo de comunas vecinas, las que irán progresivamente construyendo la "mediterraneidad urbana" de Providencia, sólo algunas décadas más tarde que se planteara a ella misma como los nuevos suburbios de extensión de la ciudad central.

En el mismo capítulo se alude a los trazados de avenidas que pasan a ser obligatorios de incorporar en los nuevos proyectos de urbanización o subdivisión de terrenos por iniciativa de particulares. Entre ellas destacan la persistente propuesta de avenida Diagonal Oriente, fundamentalmente promovida desde la planificación central pero de poca realidad en los terrenos urbanizados y ya consolidados de la comuna, no así en su extremo surponiente y su prolongación sobre territorios de la comuna de Ñuñoa en igual dirección.

Otras avenidas consideradas son avenida Margarita (actual avenida Carlos Antúnez) y avenida Las Lilas (actual Eliodoro Yáñez), correspondiente a avenidas paralelas a avenida Providencia y localizadas al sur de la misma, que irrigan el territorio urbanizado por vías parcialmente alternativas a la avenida principal, ya que todas terminan siendo afluentes de ella en distintos momentos de su desarrollo, reforzando la entrada a la ciudad central por Plaza Baquedano vía avenida Providencia, como única alternativa.

La propuesta de conexión para la futura avenida Eliodoro Yáñez respeta el trazado que finalmente se ejecuta y hoy se mantiene. En el caso de la futura avenida Carlos Antúnez, su trazado propuesto desemboca en el cruce de avenidas Providencia y Antonio Varas, la realidad de ejecución lo llevará varias decenas de metros más al oriente, quedando enfrentada al cruce de calle La Concepción, como consecuencia de un radical proyecto de vivienda masiva y en altura desarrollado en el lugar de la antigua Casa de Huérfanos.

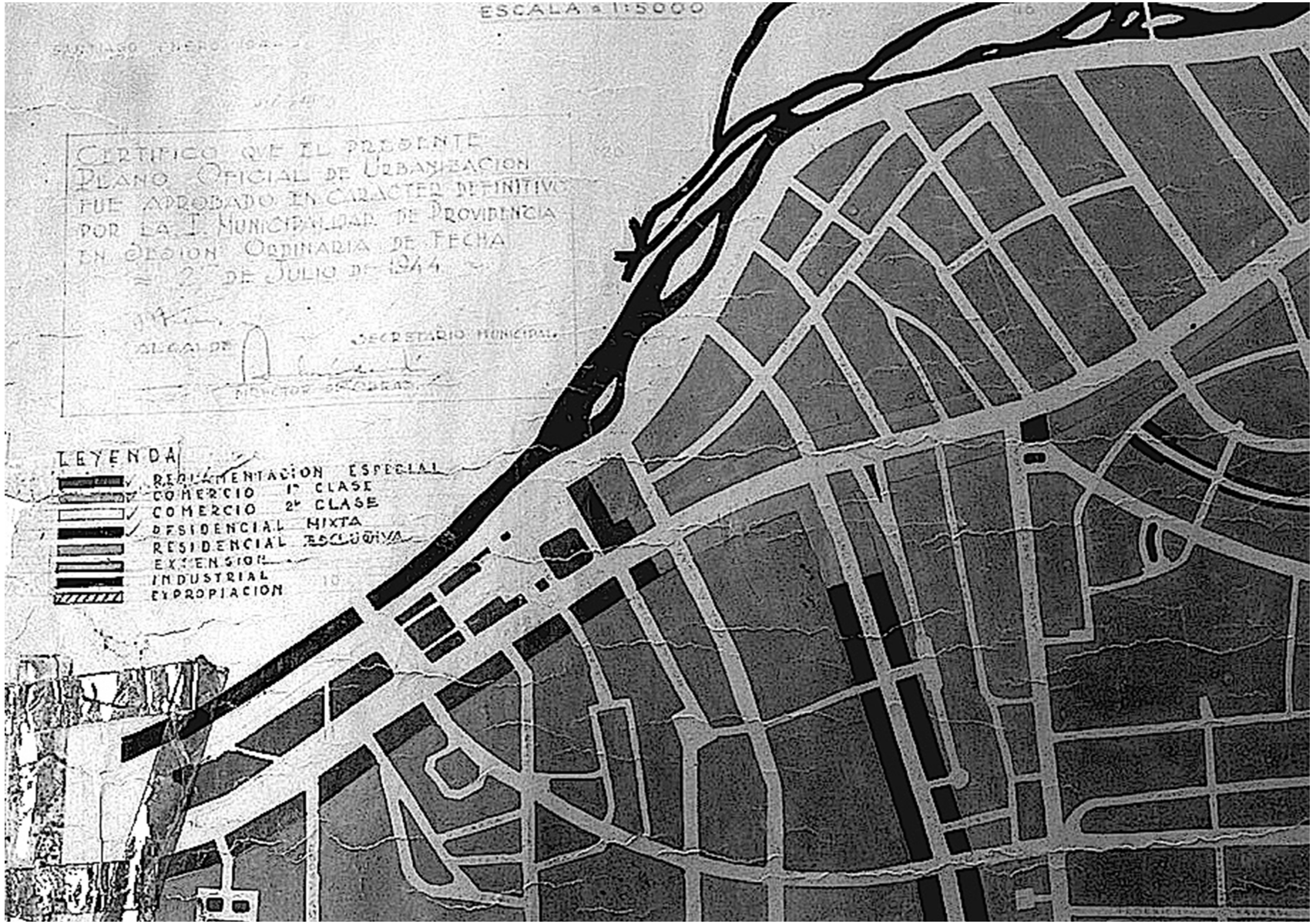
Asimismo, respecto a los trazados y apertura de nuevas calles y plazas, establece el nuevo cuerpo normativo:

> Los otros trazados serán de carácter facultativo y no obligan al Municipio al pago inmediato de expropiaciones para fines de apertura de calles y formación de nuevas plazas, las que deberán realizarse en conformidad a las disposiciones sobre nuevas poblaciones de la Ley General de Construcciones y Urbanización. Los trazados en la zona de la nueva extensión urbana son obligatorios de acuerdo con la ley, sin responsabilidad del Municipio a pago de expropiaciones siempre que estén comprendidas en los porcentajes de calles y espacios libres indicados por la Ley General de Construcciones y Urbanización.[8]

Agregando en el artículo posterior, lo siguiente:

> La Municipalidad no autorizará a particulares la apertura de calles que disten menos de 40 metros de los trazados obligatorios o facultativos que indica el Plano Oficial de Urbanización.
> Si al abrirse una calle por iniciativa privada que a juicio de la Municipalidad convenga continuarla a través de otro predio colindante, su apertura sólo se autorizará cuando se ceda el terreno hasta el deslinde final del predio y el propietario o urbanizador hará esta cesión por escritura pública a la Municipalidad, del terreno ocupado por la medianería de término a fin de facilitar su demolición y continuación de la calle cuando ésta sea solicitada.[9]

[4] Acta Consejo Municipal, Providencia, 15 de octubre, 1953.
[5] ACM, Providencia, 20 de octubre, 1964.
[6] Ordenanza Local de Urbanización de la Comuna de Providencia, publicada en Diario Oficial Nº19.993 de 1944.
[7] OLUCP, 1944, 3.
[8] OLUCP, 1944, 3.
[9] OLUCP, 1944, 4.


ESCALA 1:5000
CERTIFICO QUE EL PRESENTE
PLANO OFICIAL DE URBANIZACION
FUE APROBADO EN CARACTER DEFINITIVO
POR LA I. MUNICIPALIDAD DE PROVIDENCIA
EN SESION ORDINARIA DE FECHA
DE JULIO DE 1944
SECRETARIO MUNICIPAL
LEYENDA
REGLAMENTACION ESPECIAL
COMERCIO 1ª CLASE
COMERCIO 2ª CLASE
RESIDENCIAL MIXTA
RESIDENCIAL EXCLUSIVA
EXTENSION
INDUSTRIAL
EXPROPIACION

L7.03 Plano de urbanización de Providencia de 1944.
Detalle del mismo plano con atención a las condiciones establecidas para las áreas inmediatas a mitad occidental de avenida Providencia. Reconoce condiciones particulares de usos en todo el frente de la avenida que configura los bordes del parque Providencia y otras distintas para el frente de doble fachada que sigue hacia el este.
(dibujo de autor desconocido)

La calle como constructor de manzanas

Se reconoce en la manera de operar sobre el territorio urbano comunal, por condiciones estipuladas desde el año 1931 por la ley general y su ordenanza a nivel nacional, los mecanismos de intervención e implementación del nuevo espacio urbano a través de las cesiones de terrenos para vialidad y espacios públicos, así como la atribución de exigir trazados y condiciones de dimensiones del mismo espacio público previamente establecido en el plano local de urbanización. Se reconoce un modo de generación de esos espacios públicos urbanos dominantes en el desarrollo local, donde la apertura en secuencia de calles, como el mecanismo de generación de acceso de nuevos predios al espacio público. Este ha primado por sobre la generación de proyectos integrales de barrios configurados desde una red de calles y manzanas que actúan como una totalidad.

Es interesante destacar la disposición que regula la distancia mínima de 40 metros entre apertura de nuevas bocacalles frente a avenidas preexistentes. Ello tendrá directo efecto sobre avenida Providencia, que se había visto presionada por la multiplicación de calles que confluían a la avenida principal, especialmente en su borde norte. Por otra parte, esta misma disposición favorecerá la configuración de manzanas alargadas de cuarenta a sesenta metros de ancho por sobre los 200 metros de largo promedio, en contraste con las manzanas cuadradas de la trama histórica de la ciudad central, haciendo del tejido urbano dominante de la comuna un ejemplo de la configuración promovida por Brunner en sus propuestas para Santiago.

La zonificación como cualidad urbana

El capítulo segundo de la ordenanza, alude a la condición de límite comunal establecida para Providencia en el año 1935[10], reconociendo al interior de su "recinto urbano", seis tipos de zonas diferentes, donde las dos primeras involucran directamente a avenida Providencia:

> Artículo 4º: Para los fines de la aplicación de la presente Ordenanza, el recinto urbano de la Comuna de Providencia se divide en las siguientes zonas:
> a) Zona de reglamentación especial.
> b) Zona comercial.
> c) Zona residencial mixta.
> d) Zona residencial exclusiva.
> e) Zona de futura extensión urbana.
> f) Zona industrial mixta.[11]

Las dos primeras zonas establecidas comprometen la totalidad de avenida Providencia, la zona dominante sobre el territorio comunal será la denominada zona residencial exclusiva permitiendo reducidos usos alternativos al habitacional, la zona de futura extensión se localiza en el extremo suroriente y la zona industrial mixta lo hace en el cuadrante surponiente de la comuna.

[10] Decreto Supremo Nº2.059, de 14 de mayo de 1935, del Ministerio del Interior.
[11] OLUCP, 1944, 4.

L7.04 Plano de urbanización de Providencia de 1944.
Detalle del plano en mitad oriental de avenida Providencia. Reconoce condiciones de usos comerciales en todo el frente de la avenida, y una reglamentación especial para los cruces de la misma con avenidas Antonio Varas inmediato a la Casa de Huérfanos, Pedro de Valdivia, Los Leones-Vitacura y Tobalaba, puntos de conexión con las vías de pentración a los nuevos suburbios residenciales.
(dibujo de autor desconocido)

En la definición más específica de las zonas que afectan a avenida Providencia, el cuerpo normativo establece:

> Artículo 5º: a) La zona de reglamentación especial: comprende las propiedades que enfrentan : el Parque Providencia; término Parque Providencia, calle Román Díaz; el cruce de la Avenida Pedro de Valdivia con Avenida Providencia; la Plaza Los Leones; término Avenida Providencia en Plaza Canal San Carlos; (…)
> b) La zona comercial: comprende los edificios que enfrentan por ambos costados la Avenida Providencia desde el fondo de las propiedades que enfrentan la calle Román Díaz hasta el fondo de las propiedades que enfrentan la Avenida Pedro de Valdivia; las propiedades que enfrentan la Avenida Providencia desde el fondo de las propiedades que enfrentan la Avenida Pedro de Valdivia hasta el fondo de las propiedades que enfrentan la Plaza Los Leones; las propiedades que enfrentan la calle Vitacura desde el fondo de las propiedades que enfrentan la Plaza Los Leones hasta la calle San Luis; las propiedades que enfrentan la Avenida Manuel Montt desde la Avenida Providencia hasta una profundidad de 150 metros hacia el Sur; las propiedades que enfrentan la Avenida Pedro de Valdivia desde el fondo de las propiedades que enfrentan la Avenida Providencia hasta el fondo de las propiedades que enfrentan la calle D. Velásquez; (…)[12]

Con ello se determina una condición extraordinaria dentro de la zonificación para todos los predios que enfrentan el trazado de avenida Providencia, con un primer tramo con frente al parque, en zona de reglamentación especial que se replica en los cruces con las tres principales avenidas (Pedro de Valdivia, Los Leones y Tobalaba) de conexión hacia el territorio interior comunal. Y luego, de zona comercial en la extensión de avenida con doble frente de fachadas edificadas, que se extiende por cortos tramos en las entradas de otras tres avenidas importantes (Manuel Montt, Pedro de Valdivia y Vitacura).[13] La doble distinción del cruce de avenidas Providencia y Pedro de Valdivia, así como el respeto a las líneas de retranqueo del plan de 1933, consagran este cruce como el lugar urbano de mayor jerarquía en la totalidad de la avenida principal y por sobre el resto del territorio comunal.

Los usos como refuerzo

El capítulo tercero, aborda las condiciones respecto al destino de usos permitidos para la edificación según las zonas determinadas, reconociendo particularidades específicas para algunos de los cruces antes destacados:

> Artículo 6º: a) *Zonas de reglamentación especial*:
> 1) Parque Providencia: La edificación en la Avenida Providencia frente al Parque será destino residencial con admisión de comercio de primera clase en el primer piso siempre que satisfaga exigencia de presentación a través de mamparas y vidrieras;
> 2) Cruce Avenida Pedro de Valdivia con Avenida Providencia: La edificación en primer piso será de carácter comercial obligada y satisfará exigencias de presentación a través de mamparas y vidrieras. No se admitirán depósitos, ni bodegas. Los pisos altos tendrán carácter residencial y admitirán artesanías no molestas;

[12] OLUCP, 1944, 4.
[13] En el Archivo Municipal existe un plano de la época, correspondiente al Plan de Urbanización de 1944, que colorea con témpera las distintas zonas que conforman el territorio comunal, haciendo muy evidente el rol entregado a avenida Providencia como soporte funcional y formal de la misma para la totalidad del territorio comunal.

3) Plaza Los Leones: La edificación en primer piso será de carácter comercial obligado. Los pisos altos serán de carácter residencial mixto ; (…)[14]

b) Zona comercial:
La zona comercial en la Avenida Providencia, Francisco Bilbao, Salvador y subproductos comerciales en la zona de extensión urbana, se dedicará de preferencia al comercio y artesanías no molestas con giro comercial en primer piso y presentación obligada detrás de vidrieras y mamparas. No se admitirán industrias, bodega, garaje, depósitos, etc. (...)[15]

Para la zona residencial exclusiva se determina que todos sus edificios serán destinados "exclusivamente a vivienda", admitiendo "locales comerciales en las esquinas de aprovisionamientos de menestras, boticas y otros análogos con excepción de cantinas, bodegas y depósitos de licores", llegando a establecer que el "frente ocupado con negocios comerciales en cada cuadra, no será mayor del 20 por ciento de su longitud".[16] La zona de futura extensión urbana se regirá por las mismas condiciones establecidas para la residencial exclusiva. Para la zona industrial mixta se establece la opción de "establecerse industrias no molestas, alternadas con viviendas o comercio, sin otras restricciones que aquellas que garantice la comodidad, seguridad e higiene de las viviendas mismas".

Todo ello refuerza el carácter residencial del suburbio en consolidación, donde la vivienda es el uso preponderante y el que condiciona todos los otros usos posibles del suelo urbano del territorio comunal. La gran extensión de las zonas residenciales exclusivas se prolongan en la futura extensión en igualdad de condiciones habitacionales, y se complementa con una zona comercial de servicio concentrado sobre avenida Providencia y un sector industrial mixto, pero todos subordinados a servir al uso determinado como uso dominante.

La apariencia de los edificios

El capitulo cuarto, determina las condiciones por altura y sistema de edificación, así como los tipos de agrupamiento permitidos por zonas. Respecto a las alturas establecidas, éstas pueden ser obligatorias o fijar rangos con altura máxima y mínima permitidas. Para la zona de reglamentación especial se determina en el sector Final Parque Providencia una "fachada y altura obligatoria y de acuerdo con el Plano aprobado por la I. Municipalidad para el Sector".[17]

El sector corresponde al que originalmente estuvo destinado a localizar el edificio consistorial, y en su defecto, el teatro municipal, por lo cual el municipio se reservaba la determinación de condiciones edificatorias conforme la resolución específica del proyecto de arquitectura definitivo a edificar en el lugar. Ninguno de ambos programas ocupará definitivamente el terreno señalado, el que goza del privilegio de ser el lugar de remate del parque Providencia e inicio de la sección de una avenida Providencia de doble fachada enfrentada.

En todo el sector que enfrenta el Parque Providencia se determina una altura regular y obligatoria de 22 metros. Para los sectores de "Cruce Avenida Pedro de Valdivia con Providencia" y "Zona Los Leones", la altura definida es de 18 metros. Para el sector de término de "Avenida Providencia en Plaza Canal San Carlos", la altura es de 15 metros obligatorios.

Para la zona comercial, se reconocen dos sectores dentro de la extensión de avenida Providencia. El primero, de "Avenida Providencia entre José Miguel Claro y Avenida Los Leones", con 18 metros de altura obligatoria de la edificación. El segundo, de "Avenida Providencia entre Los Leones y Avenida Tobalaba", con 15 metros de altura obligatoria para todos los nuevos edificios.

Asimismo, las condiciones de edificación para cualquier edificio que enfrenta la avenida principal en toda su extensión comunal deberá ser materializado en los tres primeros sistemas de edificación establecidos en la Ordenanza General de Construcciones y Urbanización, correspondiente todos a edificios con estructura de hormigón armado.[18] Como sistema de agrupamiento se establece la obligatoriedad de la edificación continua con "Edificios en block. Color y material de estuco por manzana. Continuidad de líneas arquitectónicas por manzana tomando altura obligatoria especificada al centro de la manzana a base de la edificación existente o en su defecto del primer edificio definitivo que se haga en cada manzana".[19] A modo de referencia, la misma normativa establece para avenida Costanera, adscrita a la zona residencial exclusiva un rango de altura de sus edificios entre los 14 y los 8 metros (máxima y mínima permitidas), en sistema aislado de agrupamiento e incorporando un cuarto tipo constructivo, el de albañilería reforzada.

La excepción a la regla

Las condiciones establecidas en el artículo 7º de la ordenanza, antes señaladas, más las contenidas en los dos siguientes artículos, fueron las más conflictivas y difíciles de aprobación al momento de su tramitación, retardando en más de tres años su entrada en vigencia:

> Artículo 8º: La D.O.M.[20] podrá autorizar una mayor altura que la contemplada en el cuadro anterior siempre que se trate de cuerpos retirados del plano vertical de fachada, (…), constituyendo esta mayor altura un conjunto compuesto en armonía plástica con la edificación vecina y previa autorización escrita de los propietarios colindantes que de hecho se comprometerían a edificar en la misma forma.
> Artículo 9º: Se entiende por edificación de agrupamiento continuo, edificios en que obligadamente debe apoyarse el cuerpo que enfrenta a la calle en los deslindes laterales de la propiedad.
> En este agrupamiento se exigirá continuidad de las líneas arquitectónicas horizontales por manzanas y color y material de estuco uniforme.[21]

Otro artículo clave para la imbricación de la tipología edificatoria de agrupamiento continuo dada a avenida Providencia en contraste con la dominante en el resto del territorio comunal donde prevalece la edificación aislada es lo establecido en el siguiente artículo:

[14] En residencial mixta "se admitirá además de residencia, comercio de abastecimientos; artesanías no molestas con no más de diez operarios y depósitos".
[15] OLUCP, 1944, 7-8.
[16] Se determina asimismo que "se prohíbe en las zonas residenciales aún en el fondo de las propiedades, la instalación de talleres, fábricas de hilados, laboratorios, hospitales y clínicas, tintorerías, garajes, depósitos de materiales, etc."
[17] OLUCP, 1944, 9.
[18] Sistemas de edificación tipos A, B y C, correspondientes a estructuras de hormigón armado completo o con albañilerías de ladrillo artesanal, de máquina o bloque de cemento. (OGCU, 1931)
[19] OLUCP, 1944, 9-10.
[20] Dirección de Obras Municipales
[21] OLUCP, 1944, 12.

L7.05 Vistas de avenida Providencia en 1940 y 1965.
Fotografías de proceso de sustitución de edificación al momento de construcción del parque y luego de su consolidación. Los edificios (superior) corresponden al cruce de avenida Providencia y Eliodoro Yáñez, cruce que enfrenta a puente del Arzobispo (inferior).
(fotos de autor desconocido)

> Artículo 13º: En las calles o avenidas de la Zona de Reglamentación Especial y de la Zona Comercial, en que la edificación es continua se emplazará ésta en la línea oficial fijada por la Dirección de Obras en conformidad al Plano Oficial de Urbanización.
> En las calles perpendiculares a ésta, en que la edificación es mixta o aislada, se edificará en la línea oficial hasta una profundidad de 25 metros a partir de la esquina.[22]

La tipología edificatoria de avenida Providencia, junto con recibir la función comercial como su sentido dominante, apunta a completar la sección de la avenida desde un sinuoso trazado original, agregando al ancho establecido de 32 metros como sección capaz de asumir los flujos comprometidos en la movilidad de vecinos y visitantes, las nuevas alturas de edificios (entre los 22 y 15 metros) para el nuevo eje urbano. Expandiendo hacia el oriente un tipo edificatorio integrado y continuo, más propio de la ciudad central determinado para la "city" por Brunner, que el nuevo tejido de ciudad porosa, verde y ajardinada que caracterizara al resto del territorio comunal como comarca de suburbio, y aún, al tramo más oriental de la misma avenida principal. Llevando asimismo la réplica de su tipo edificatorio de construcción continua, y adelantada sobre la línea oficial de los predios, a todas las esquinas que configuran cruces de comercio barrial, repitiendo en un tono atenuado su propia configuración urbana más dura, casi como estrategia para hacer más evidente las cualidades del nuevo grano de los barrios ajardinados.

El grano urbano de frente y parcelario

El capítulo quinto, aborda la especificación de superficies y frentes prediales mínimos permitidos, así como los porcentajes de superficie máxima edificable por nivel. Para la totalidad de los predios que enfrentan la extensión de avenida Providencia, se establece una superficie predial mínima de 300 metros cuadrados y un frente mínimo de 14 metros (sector frente parque Providencia) y 12 metros lineales (resto avenida hacia el oriente). El porcentaje de superficie máxima edificable por nivel en el parcelario que enfrenta la avenida fluctúa entre 60 y 70% para el nivel de suelo, reduciéndose a un 50% en todos los niveles superiores en la cantidad que la norma de alturas establece para cada zona y sector.[23]

Las zonas residencial exclusiva tiene predios mínimos de 400 metros cuadrados y 15,5 metros de frente predial, ampliadas a 450 y 16, respectivamente, en aquellas de extensión urbana. Para volver a contraerse a 300 metros cuadrados de mínimo predial y 10 o 12 de frente, en la zona industrial mixta. Las condiciones establecidas en este cuerpo normativo serán las configuradoras fundamentales del tejido predial comunal hasta hoy.

El capítulo sexto, insiste y profundiza "sobre las exigencias de aspecto exterior", marcando la relevancia que tiene para el instrumento de ordenamiento la apariencia formal de los cuerpos edificados que dan forma a la expresión urbana, en especial a su avenida principal y para cada uno de los cinco sectores en que la fragmenta la denominada Zona Especial:

[22] OLUCP, 1944, 13.
[23] Ver nota especial fin de capítulo.

1. *Parque Providencia*: La edificación será continua y deberá guardar uniformidad de líneas arquitectónicas con la edificación colindante. El primer edificio de carácter definitivo edificado en una manzana en conformidad a la presente Ordenanza, servirá de pauta para la edificación del resto de la manzana;
2. *Fin parque Providencia*: La edificación en la calle Román Díaz entre Providencia y Costanera, estará de acuerdo con las líneas arquitectónicas del Plano de conjunto que aprobará la I. Municipalidad para este sector;
3. *Cruce avenida Pedro de Valdivia con Providencia*: Se construirá con carácter de edificación continua. La edificación definitiva ya existente en la esquina Nor Oriente sirve de norma para la edificación de las tres esquinas restantes;[24]
4. *Plaza Los Leones*: La edificación definitiva deberá proyectarse en relación plástica con la iglesia existente en una de las esquinas;[25]
5. *Término avenida Providencia en plaza canal San Carlos*: La edificación será continua y deberá guardar uniformidad de líneas arquitectónicas con la edificación colindante en la parte cuyo primer piso sea destinado a comercio; (…)[26]

Los componentes de lo comercial

Asimismo en la extensión de la avenida que se considera como Zona Comercial, establece en el artículo siguiente:

> Artículo 27º: En la Zona Comercial de la Avenida Providencia se adoptarán líneas generales arquitectónicas uniformes (cornisamentos, antetechos, zócalos y marquesinas) dentro de cada manzana. En el primer piso de la nueva edificación comercial con frente a esta Avenida se exigirá el empleo de marquesinas.[27]

Haciendo norma general a todas las zonas de edificación continua una condición antes expresada parcialmente para algunos de sus sectores:

> Artículo 29º: El agrupamiento continuo obliga a la adopción de líneas arquitectónicas uniformes de cada manzana.[28]

Un cuerpo normativo que coloca de forma tan evidente su prioridad en la condición morfológica del cuerpo edificado al interno del "recinto urbano" establece en su propio articulado el modo de afrontar disputas o confrontaciones de las partes involucradas en los distintos proyectos edilicios, al establecer:

> Artículo 32º: Sobre la decisión que adopte la Dirección de Obras Municipales, respecto a valores estéticos de un proyecto, los propietarios podrán formular reclamos ante el Municipio. El Municipio para fallar formará un jurado compuesto por tres Arquitectos, uno designado por el Municipio, y que no pertenece a la Dirección de Obras, otro por el interesado y el tercero por el Departamento de Arquitectura de la Dirección General de Obras Públicas.[29] Este jurado antes de informar al Municipio, oirá las razones que tenga la Dirección de Obras Municipales sobre el particular.[30]

La norma orientada desde los edificios

Una normativa que coloca al proyecto de los edificios como el núcleo generador de una forma urbana que da forma al espacio de la ciudad, que a cada uno de esos componentes iniciales les otorga atributos sobre los cuerpos mayores, al condicionar desde un edificio la apariencia regular de la manzana, o desde la condición de un edificio de esquina se establece el modo de composición para el conjunto de los cuatro edificios que componen el cruce urbano. Así avenida Providencia genera más que la forma construida, las reglas a través de las cuales se construye su condición completa, reconociendo que el condicionar a un edificio de base, sea de manzana o de esquina, la totalidad de un cuerpo mayor no siempre fue de posible resolución. Ello lo demostrarán los reiterados conflictos originados, tanto por la imposibilidad de replicar condiciones y cualidades constructivas del edificio inicial por los propietarios de los predios restantes de la manzana, como por el freno que significaban esos mismos cuerpos originales para ambiciones de proyectos posteriores, con cuerpos de altura más elevada y mayor constructibilidad que quedaban limitados por el elemento de referencia preexistente.

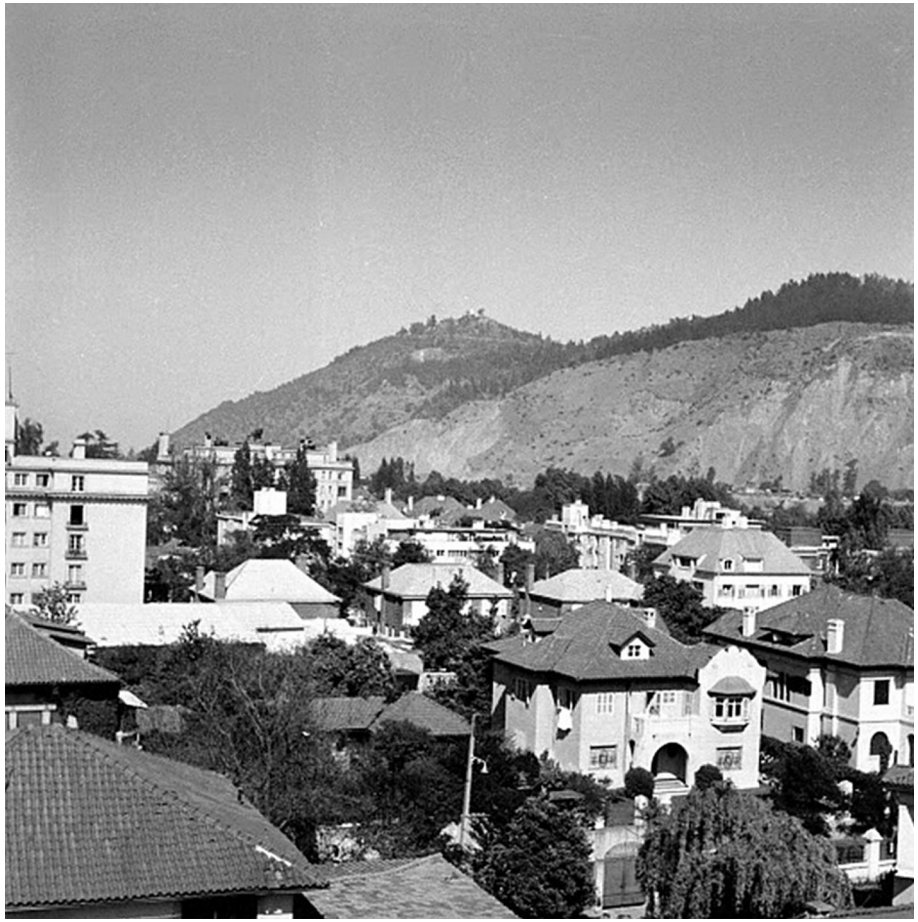
Ambas tensiones se resuelven en el tiempo con la flexibilidad demostrada por la gestión municipal, al admitir con condiciones especiales, tanto proyectos de menor envergadura como de mayor escala en las mismas manzanas ya normadas, acogiendo el artículo precedente con un sentido distinto, donde la negociación del caso a caso, proyecto a proyecto, juega un rol clave en la fisonomía final que irá perfilando las fachadas hacia la avenida y al interior de las manzanas comprometidas. El desarrollo y ejecución de cada edificio deberá aportar tanto a su identidad y diseño particular como a la capacidad de construir ese continuo edificado llevado a su plenitud en la fachada comercial, conformada por la concatenación de frentes y vitrinas, donde se produce el contacto entre edifico y transeúnte.

Una menor homogeneidad en la apariencia formal de las fachadas es reemplazada por una capacidad de coexistencia de formas más disímiles que irán construyendo el campo propicio para una fisonomía urbana local, la que deberá aceptar diferencias de mucho mayor magnitud e impacto entre sus componentes edificados. A su vez, construyendo una cultura del proyecto urbano que se decide sobre el pragmatismo de las oportunidades puestas en juego en cada momento en el lugar, acordando los principios fundamentales que no se transan por sobre el cumplimiento inerte a una norma siempre rezagada respecto a su vigencia, y por sobre todo, respecto a la realidad que la dinámica urbana le impondrá hacia delante al lugar en las décadas sucesivas.

La traza de avenidas y calles

El capítulo octavo, sobre "ensanches de calles y edificaciones por causa de utilidad pública" establece el conjunto de avenidas que configuran el trazado fundamental y estructurante de la vialidad, tanto de calzadas y veredas, que permite el movimiento base a través de la comuna, y de ésta hacia otras partes de la gran ciudad. El listado de 27 avenidas registradas compromete especialmente el esfuerzo de

[24] El edificio señalado como referencia corresponde al mismo que actualmente se encuentra en la esquina indicada.
[25] La iglesia señalada corresponde al edificio del templo de la parroquia de San Ramón ubicada en la esquina surponiente del cruce, y que actualmente se preserva en el lugar.
[26] OLUCP, 1944, 17-18.
[27] OLUCP, 1944, 18.
[28] OLUCP, 1944, 18.
[29] Organismo público dependiente del gobierno central nacional.
[30] OLUCP, 1944, 19.



L7.06 Vistas de avenida Providencia, c. 1950.
Fotografías de otros proyectos de los nuevos edificios levantados sobre la avenida principal (izquierda) frente al mismo parque, o en calles adyacentes (derecha) como calle Orrego Luco y Francisco Noguera en su área más central.
(fotos de autor desconocido)

conectividad oriente-poniente requerido para el movimiento más fluido de tráficos locales o entre comunas. Encabezado por la propia avenida Providencia, confirmando su sección regular de 32 metros de ancho en toda su extensión.

Continua con 15 tramos correspondientes a 5 avenidas del sentido indicado, con anchos de 20 y 25 metros, que construyen continuidades paralelas a la avenida principal, independiente que confluyan en la misma a distintas alturas de su trayectoria. Para terminar con un conjunto de 6 tramos de avenidas de menor envergadura, que completan trazados norte-sur que a la fecha están inconclusos, principalmente localizados en el cuadrante suroriental, el de más tardía urbanización, u otros más centrales como la prolongación de avenida Los Leones, entre avenidas Providencia y Costanera, con 25 metros de ancho.

La insistencia sobre la edilicia

Los capítulos restantes de la ordenanza relativos a materias como "reparaciones, reconstrucciones o transformaciones en edificios existentes" al insistir en el respeto obligado a las líneas oficiales establecidas en el Plano, o el relativo a "de los cierros en general" que regula la expresión formal de delimitación entre el espacio público de la calle y la unidad del parcelario privado, o el "de las solicitudes de edificación, sanciones y multas" relativo a procedimientos y requisitos de aprobación de un proyecto, son las materias no transables que establecen las reglas de comportamiento en la construcción de una ciudad particular, con identidad y sentido de lugar, y una comunidad dispuesta a perseverar en la creación colectiva asumida como destino compartido. Ello testimonia un modo de operar que será distintivo de Providencia y que no se replica en otras comunas del área oriental, ni del resto de la ciudad capital.

El Plan de Urbanización del año 1944 imprime a avenida Providencia un sesgo y un sentido, que la consolida como el componente urbano primado y principal en la conformación de nueva urbanidad que el territorio comunal ha asumido a partir de la construcción de un tejido de barrios residenciales ajardinados, donde se entrecruzan los lineamientos debilitados de modelos de ciudad jardín escuchados o referidos en alguna parte distante con la tradición de una estructura rural preexistente del propio territorio, hoy reformulada por una población inmigrante de variada composición cultural llegada, en cantidad y variedad, de otras ciudades, otros países o tan sólo de otras configuraciones socio-económicas locales distintas a lo conocido por la propia ciudad de Santiago en las etapas anteriores de su propia historia urbana.

La ley Pereira de 1948

Al año siguiente de aprobado el Plan de Urbanización de Providencia, se promulga una ley nacional de fomento para la construcción de habitaciones económicas. Corresponde a la Ley 9135, promulgada el 8 de octubre de 1948, que apunta a incentivar la actividad de la construcción, en especial de unidades residenciales como un mecanismo para activar la economía nacional que todavía sufre las conse-

cuencias de la posguerra. Un texto breve, de dos carillas y ocho artículos, focaliza su esfuerzo en generar franquicias tributarias que favorezcan a distintos actores sociales involucrados en el proceso inmobiliario, desde los futuros propietarios hasta los socios dueños de empresas constructoras.

La ley Pereira, que es el nombre por la que se conoce comúnmente, establece que toda unidad de vivienda, que pueda ser considerada como "habitaciones económicas" que se construya de acuerdo a los parámetros fijados por el mismo cuerpo legal, quedará exenta del pago de impuestos territoriales a la propiedad por un período de diez años. Asimismo, la renta producida por su arriendo no será considerada para determinar anualmente el impuesto que afecta a su propietario, ni tampoco estará afecta a impuestos de herencia o donación. Sin embargo, no se excluye del pago de impuestos por pagos de servicios, como pavimentación y alcantarillado. Esto será clave para el caso de la comuna de Providencia, ya que todas las obras de adelanto urbano ejecutadas por empréstitos de la banca comercial al municipio son pagados por incrementos en este tipo de impuesto por servicios, que establece y cobra la administración municipal a los propietarios de los bienes inmuebles favorecidos con la inversión ejecutada.

Por otra parte, la ley señalada también libera el cobro de arriendo de la propiedad de cualquier regulación distinta al acuerdo entre partes, situación excepcional para la realidad de arriendo de cualquier otro bien inmueble que está bajo control del Comisariato. Los socios o accionistas de empresas y sociedades que sean creadas "con el exclusivo objeto de construir habitaciones económicas" de acuerdo a esta ley, también gozarán de numerosas franquicias tributarias de exenciones y rebajas importantes que gravan la actividad de la industria de la construcción.

Determinadas las condiciones que definen el carácter de una vivienda económica, con la excepción de aquellas residencias más lujosas, prácticamente la totalidad de lo que se construye en la comuna al momento queda bajo la nueva definición. La ley también incorpora la construcción de locales comerciales en una superficie que no podrá exceder el 20% de la superficie total del edificio, "siempre que su ubicación o importancia lo justifique a juicio del consejo de la Caja de Habitación Popular"[31] (luego la Corporación de la Vivienda), acogiéndose a todas las franquicias tributarias establecidas para las unidades de vivienda. Esta disposición pareciera estar dedicada a la normativa reciente que rige los tipos edificatorios de avenida Providencia, en cuanto a tipos de usos permitidos y porcentajes de incidencia de los mismos en la totalidad de cada proyecto de edificio.

La dinámica edificatoria local

La dinámica edificatoria ostentada por avenida Providencia en la década de 1950 se movía a un ritmo distinto y superior que la demostrada por el resto de la ciudad capital y el país en general, lo que sumado a una inyección de actividad de incentivo como la referida ley Pereira, hace aumentar aún más la velocidad de cambio sobre el lugar y el ritmo de su configuración material. Ello será positivo al momento de sopesar la rapidez de configuración de su nueva apariencia urbana, pero también significará

la renuncia a muchas condiciones preestablecidas para la imagen ideada del lugar, como la armonía edificatoria de las distintas manzanas, a partir de las alturas, los elementos componentes de las fachadas, las continuidades comerciales u otros.

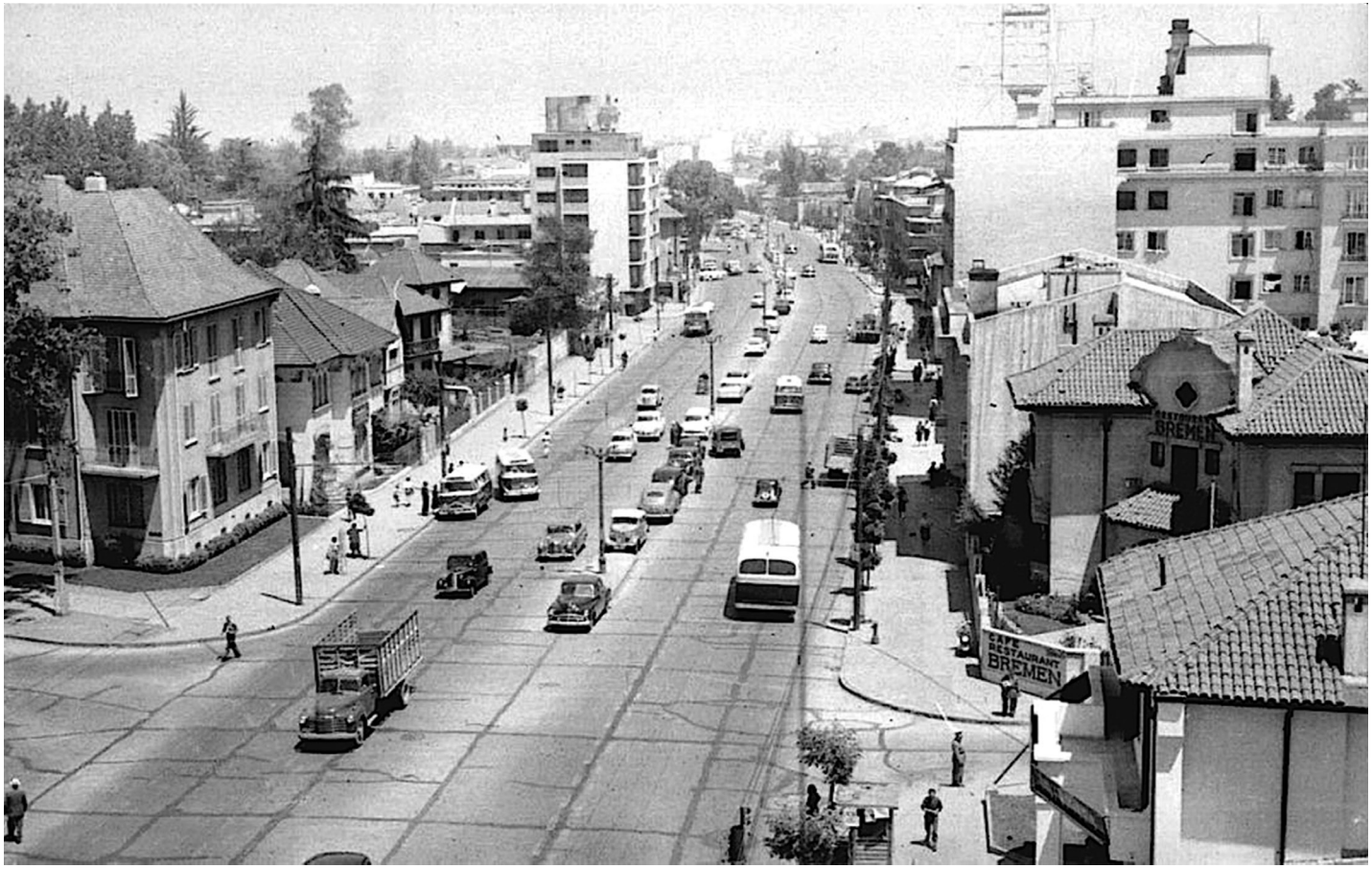
Una nueva realidad edificada pragmáticamente, se abre a flexibilizar condiciones claves de composición que traicionan reglas básicas del propio Plan. Pero abren el lugar a la coexistencia de una diversidad extendida de formas y usos interactuantes, que respetando principios mínimos pero rigurosos dan forma a una fisonomía que hasta hoy incorpora la diversidad de formas construidas con una naturalidad y una continuidad que le es muy propia y difícil de replicar con resultados equivalentes. La avenida Providencia está configurada a la fecha por una fachada continua de un piso comercial casi sin interrupciones, sobre una vereda homogénea apoyada en una arborización fuerte y presente; en la unicidad de una estructura lineal dominante, reforzada por una calzada superior a todas las vías complementarias, tanto peatonales como vehiculares, dando el tono de su constitución fundamental y de todo su futuro desarrollo.

La avenida entre dos ciudades

La avenida Providencia, leída desde la normativa planteada para su regulación, debe apegarse en su apariencia formal más a la ciudad de la que se desprende que a la ciudad a la que da forma en el nuevo territorio, en el nuevo "recinto urbano". La avenida será pieza fundamental hacia y desde todos los fragmentos que componen un tejido urbano comunal y se constituye en articulación entre éstos, de ellos con la ciudad central y con nuevos territorios expandidos al oriente, que replican similar modelo de suburbio, con características diferenciadoras para cada uno.

La avenida Providencia de configuración edificada en continuidad material dará forma a una vereda extendida de primer piso comercial y de servicio, con "presentación obligada detrás de vidrieras y mamparas" que cualificará productos y procesos de intercambio, renunciando al almacén de provisiones para abrir paso a un modo de interacción social que prevalecerá al consumo, un modo de comercio que marca procesos de intercambio con rango urbano, similar a lo ocurrido en múltiples ciudades en distintas latitudes. Y que localmente, entregará tanto a vecinos como visitantes, la oportunidad de conciliar la sofisticación de una ciudad ajardinada, rica en su material vegetal para la residencia, con la presencia gravitante de una avenida conformada, consistente, con identidad y cada vez más heterogénea en los productos y servicios que ofrece. La avenida Providencia ha logrado como lugar urbano una madurez en su conformación que trasciende a la propia comuna que la aloja.

[31] Ley 9.135, del Ministerio de Hacienda, promulgada el 8 de octubre, 1948, Chile.



L7.07 Vista de avenida Providencia, c. 1955.
Fotografía sobre la esquina de avenidas Providencia y Ricardo Lyon, hacia el poniente, con el perfil de la nueva sección de espacio público. Las veredas peatonales en su nuevo ancho y la calzada vehicular, de tres pistas por sentido, con mediana y postación central. Se aprecia la mixtura edificatoria de edificios de apartamentos y chalets, con algunos con cambio de uso, como el café Bremen (derecha, abajo).
(foto de autor desconocido)

La avenida y la edificación. 2 (7) 2

Acciones de mutación sobre una avenida en otra escala urbana.
La búsqueda de un continuo comercial y residencial como soporte.

El período comprendido entre mediados de las décadas de los años 1950 y 1960 será el momento que se configura el orden vigente del lugar, tanto para la extensión comunal como para su avenida principal. La comuna de Providencia verá agotarse el suelo rural hasta su total desaparición en un proceso de sucesivas urbanizaciones que llegan a conquistar su extremo suroriente, ultima reserva de suelo disponible reconocida en su plan de urbanización vigente desde el año 1944.

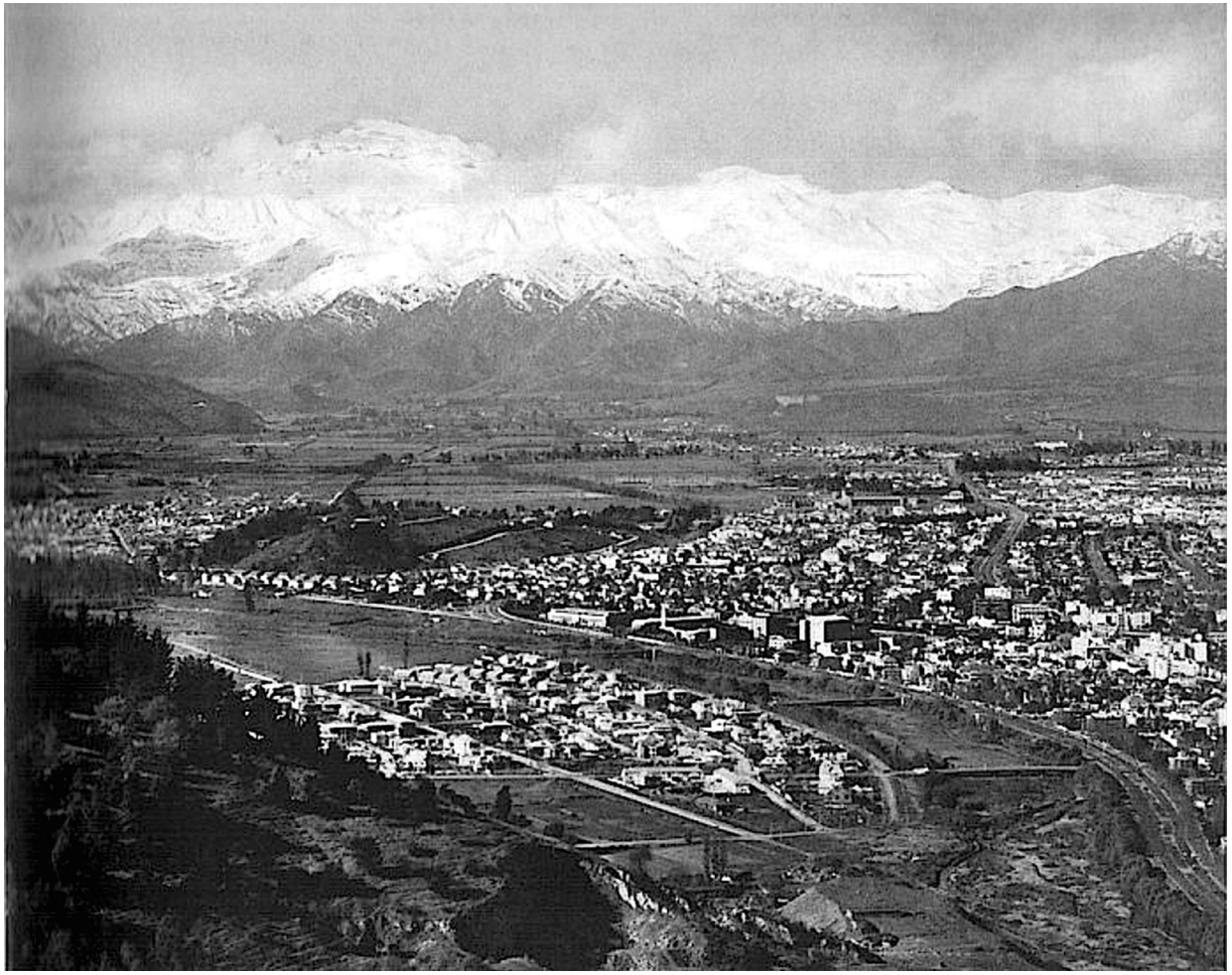
Asimismo, la realidad en torno a su propio territorio ha desarrollado aceleradamente procesos equivalentes de urbanizaciones extendidas, lo que agrega al territorio comunal una nueva condición de "mediterraneidad urbana", tan inesperada como rápida en un desarrollo ocurrido en breve lapso de tiempo. Desde su original y recientemente lograda condición de suburbio urbano de transición entre una ciudad central y el paisaje rural de faldeo cordillerano, muta a una ciudad de paso entre el referente histórico y otros suburbios noveles. Bastaron para ello solamente tres décadas y una condición de desborde urbano expandido, bajo un modelo de ciudad ajardinada de barrios residenciales que en la apariencia se ve tan rápidamente consolidada. La nueva realidad la percibe como convertida en territorio de paso entre aquellos nuevos suburbios más orientales y la ciudad central, que todavía detenta la cualidad de concentradora de toda la actividad institucional, comercial y burocrática que la complejidad urbana creciente del conglomerado genera y requiere.

El requerimiento de nueva infraestructura

Para el territorio comunal es señal de su nuevo estadio la relevancia y urgencia adquirida, nuevamente por las necesidades de infraestructura como la construcción de nuevos puentes y el ensanche en todas las posibles avenidas del propio territorio. Primero, la premura por las avenidas de borde del territorio comunal que responden a demandas de tránsito por el perímetro comunal. Luego, las avenidas transversales que lo cruzan a distinta profundidad, complementarias y paralelas a avenida Providencia. Y por último, las avenidas longitudinales norte-sur que atraviesan todo el territorio comunal desde la avenida principal hacia los nuevos suburbios extramuros que se extienden al suroriente del valle.

Los requerimientos de proyectos y recursos económicos para la ejecución de nuevos puentes que superen los límites hidrológicos como el río Mapocho y el canal San Carlos son prioridad del período. Se inician con los diseños de ingeniería correspondientes a la futura construcción de tres puentes sobre el río Mapocho[32], frente a calles Pedro de Valdivia Norte, Padre Letelier y El Cerro (frente a la fábrica de cerveza CCU), irrigando las extensiones del barrio al norte del río y posteriormente, reforzando la conexión con la futura costanera Santa María por el borde norte del mismo cauce, paralela en su trazado a la preexistente por el borde sur.

[32] ACM, Providencia, 6 de mayo, 1954.



L7.08 Vistas de avenida Costanera y sus puentes, c. 1955.
Fotografías donde se aprecia el trazado y estado de avenida Costanera, como vía de apoyo a los flujos de avenida Providencia. También el desarrollo de barrio Pedro de Valdivia Norte y sistema de puentes de hormigón (derecha) sobre el río que serán claves para la incorporación de avenida Santa María como par norte de Costanera.
(fotos de Robert Gerstmann)

Para continuar con el desarrollo de proyecto y ejecución de otro conjunto de tres puentes sobre el canal San Carlos. Iniciado con el puente correspondiente a la conexión del Stade Francais[33], frente a avenida Lota; y con otros en frente de avenida Eliodoro Yáñez[34], prolongada al oriente con el loteo lineal de avenida Cristóbal Colón (ya ejecutado); y el tercero, en la prolongación de avenida Francisco Bilbao[35] hacia el oriente. Este conjunto de puentes son de menor envergadura que los levantados sobre el río, dada la sección menor del cauce a superar. Son resueltos inicialmente con un diseño y capacidad muy precaria, por lo que deberán ser rápidamente reforzados y ampliados tanto en ancho, resistencia como calidad de sus componentes peatonales como veredas, barandas, y otros.[36] Por último, en la serie de puentes sobre el canal San Carlos se incorpora el reemplazo del existente en avenida Tajamar[37], la cual como parte del sistema de costaneras ha visto crecer exponencialmente su demanda por mayor capacidad vehicular.

Las avenidas de bordes

Junto al desarrollo de los puentes sobre el canal, la propia avenida Tobalaba que corre paralela al cauce del mismo, se ha convertido en pieza estratégica para el nuevo movimiento circulatorio sobre el territorio comunal. Durante el período comprendido entre los años 1959 y 1963 concentra importantes iniciativas, desde el ensanche y pavimentación de su calzada[38], la incorporación de alumbrado público y el hermoseamiento del parque[39] que acompaña todo su desarrollo hasta la ejecución de un plano seccional[40], que implica expropiaciones de terrenos particulares[41] y que formaliza su prolongación entre avenidas Providencia y Tajamar.[42]

Otra avenida de borde, clave del sistema viario de grandes flujos corresponde a Tajamar o Costanera, la que registra durante el período un ensanche de calzada en su tramo de sección más crítica[43], desde el puente del Arzobispo hasta plaza Baquedano. Obra acompañada con el diseño y desarrollo de un parque lineal[44] en toda su extensión hacia el oriente, más allá del Parque Tajamar. Las cargas de tráfico actuantes sobre esta misma avenida llevan a poner en práctica para una gestión de mejor uso, la experimentación en la implementación de sentido de tránsito variable según horario[45] y demanda mayoritaria, ya sea hacia, en las mañanas, como desde, en las tardes, la ciudad central. Ello implica el rediseño completo de su calzada, eliminando todos los elementos centrales del eje como bandejones y luminarias[46], así como la incorporación de semáforos diferenciados y se aprovecha la colocación de publicidad[47], dada la intensidad de paso sobre la avenida.

Asimismo, su alternancia en los sentidos de flujo vehicular fue complementada con la incorporación de sentido único de tránsito[48] en varias avenidas perpendiculares a avenida Tajamar. La mayor demanda de capacidad en el movimiento vehicular es respondida, en una primera etapa, con la gestión sobre recursos y configuraciones existentes, como el espacio de calzadas disponibles, por sobre la multiplicación infinita de espacio para aumentar la capacidad vehicular. Todo ello tiene efectos directos en el sentido y la calidad urbana que puede demostrar en paralelo avenida Providencia porque la primera alternativa de demanda para los mismos flujos es la propia avenida.

[33] ACM, Providencia, 19 de agosto, 1954.
[34] ACM, Providencia, 6 de octubre, 1955.
[35] ACM, Providencia, 10 de marzo, 1955.
[36] ACM, Providencia, 23 de agosto y 6 de septiembre, 1960.
[37] ACM, Providencia, 19 de marzo, 1957.
[38] ACM, Providencia, 6 de octubre, 1959 y 2 de agosto, 1960.
[39] ACM, Providencia, 23 de agosto, 1960 y 21 de marzo, 1961.
[40] ACM, Providencia, 30 de enero, 1962.
[41] ACM, Providencia, 6 de octubre, 1964.
[42] La capacidad expropiatoria pudo llegar hasta avenida Vitacura, chocando con los terrenos propiedad de la CCU. Todo el proceso de apertura y conexión de avenida Tobalaba con avenida Tajamar debió esperar hasta el traslado definitivo de la cervecería, ocurrido en 1983.
[43] ACM, Providencia, 4 de diciembre, 1956.
[44] ACM, Providencia, 20 de diciembre, 1962.
[45] ACM, Providencia, 2 de septiembre, 1954 y 21 de abril, 1959.
[46] ACM, Providencia, 12 de mayo, 1959.
[47] ACM, Providencia, 7 de octubre, 1958.
[48] ACM, Providencia, 21 de abril, 1959.

L7.09 Plano de urbanización de Providencia de 1950.
Fragmento del "Plano oficial de urbanización" para la comuna de Providencia, escala 1:5000, redibujado y actualizado, donde se incorporan todas las nuevas calles abiertas durante vigencia del plan de 1944. La prioridad se coloca en las aperturas con sentido este-oeste que irrigan el territorio hacia el oriente y apoyan los flujos sobre avenida Providencia.
(dibujo de autor desconocido)

Las avenidas paralelas y transversales

En igual sentido apuntan todos los esfuerzos de generar mayor fluidez en las avenidas de sentido oriente poniente. Pero en este caso partiendo con el ensanche de calzadas[49] y semaforización[50] de avenidas estructurantes como Francisco Bilbao y Eliodoro Yáñez. A los que se suma la conexión de avenida Pocuro[51] con calle Alférez Real, generando una nueva opción paralela entre las dos anteriores al sistema de vías señalado.

Un componente clave para articular la conexión hacia la ciudad central se materializará con la prolongación al oriente del puente del Arzobispo, de avenida Santa María[52], que se constituye en definitiva en el par norte del sistema de costaneras que flanquean al río Mapocho. Esta nueva avenida sumada al sistema de tres nuevos puentes sobre el río Mapocho en el área del barrio Pedro de Valdivia Norte generará un sistema de flujo alternativo de irrigación norte-sur sobre el territorio comunal, reforzando los flujos de cruces perpendiculares sobre avenida Providencia, en varias avenidas como Pedro de Valdivia, Ricardo Lyon y Los Leones. Ello implicará también la necesidad de ensanche sobre la calzada existente de avenida Ricardo Lyon.[53]

En una fase posterior, como consecuencia del mismo aumento permanente de flujos vehiculares en sentido norte-sur y que cruzan el territorio comunal sobre el sistema de avenidas que desembocan en avenida Providencia, se desencadena otra sucesión de proyectos de ensanche de calzadas de esas avenidas en el sector central de la avenida principal. Se modifican las secciones de avenidas como Antonio Varas y Manuel Montt[54], comprometidas como vías de acceso hacia el Estadio Nacional[55], localizado al sur en la comuna de Ñuñoa, y siguiendo hacia el poniente con avenidas como José Miguel Infante[56] y Román Díaz.[57] La avenida Diagonal Oriente avanza con gran dificultad en su apertura sobre el suelo ya consolidado del territorio comunal, registrando en el período un leve incremento en su extensión entregada al uso público entre avenida Manuel Montt y calle Caupolicán.[58]

Los ajustes a nuevos perfiles

En el sector oriental de la comuna, el proceso de evolución gira en sentido contrario al incorporar un bandejón central ajardinado en todo el desarrollo de avenida El Bosque[59], dado su repliegue en el sistema viario[60] y su sustitución por el rol desempeñado ahora por avenida Tobalaba. El conjunto de modificaciones sufridas por las principales avenidas de la comuna se verá reflejado en una modificación propuesta para el plan regulador.[61] Este reconoce tanto los nuevos roles desempeñados como las nuevas configuraciones entregadas a cada componente del sistema viario comunal, el que permanece esencialmente referido y regulado desde avenida Providencia, reconocida como la columna jerárquica de estructuración de la nueva realidad del sistema circulatorio.

La carga de uso de todo el sistema vial del territorio comunal supera las capacidades de respuesta en obras y obliga a potenciar la capacidad de gestión sobre la infraestructura disponible y en expansión. En este sentido, el año 1958 se redacta una ordenanza municipal de tránsito[62], la que es ajustada al año

[49] ACM, Providencia, 1 de octubre, 1963 y 17 de marzo, 1964.
[50] ACM, Providencia, 21 de marzo, 1961.
[51] ACM, Providencia, 1 de septiembre, 1959.
[52] ACM, Providencia, 19 de abril, 1960.
[53] ACM, Providencia, 2 de enero, 1962.
[54] ACM, Providencia, 1 de agosto, 1961 y 2 de abril, 1963.
[55] ACM, Providencia, 15 de mayo, 1962. Ese año el país es sede del Campeonato Mundial de Futbol y el Estadio Nacional su principal campo de juego, localizado al sur de Providencia en el corazón de la comuna de Ñuñoa, en la prolongación de avenidas Pedro de Valdivia, Antonio Varas y Manuel Montt.
[56] ACM, Providencia, 4 de junio, 1963.
[57] ACM, Providencia, 3 de noviembre, 1964.
[58] ACM, Providencia, 17 de abril, 1962.
[59] ACM, Providencia, 1 de marzo, 1960.
[60] A ello se agrega la instalación de un colegio particular en un terreno que interrumpe la continuidad de la avenida entre avenidas Pocuro y Francisco Bilbao, y con ello su conectividad hacia el sur de la comuna.
[61] ACM, Providencia, 19 de mayo, 1964.
[62] ACM, Providencia, 16 de septiembre, 1958 y 3 de noviembre, 1959.

siguiente. Por otra parte, la demanda sobre los medios de transporte público presentan la misma tendencia de permanente déficit frente a la creciente demanda[63], tanto de mayor disponibilidad en frecuencia y capacidad como en la calidad de los medios ofrecidos. Este cuadro crítico se verá especialmente agudizado en la segunda mitad del período de estudio.[64] Algunas medidas para afrontar la nueva realidad de movilidad sobre el territorio comunal, con énfasis sobre las avenidas principales, apunta a acciones como: el reordenamiento de las líneas de recorridos y paraderos de la locomoción colectiva[65], la semaforización de todos los cruces principales[66], la instalación de paraderos de taxis con caseta telefónica[67], la demarcación de pistas en las calzadas[68], entre otras.

Los mejoramientos sobre la propia avenida

La avenida Providencia concentra parte importante de los esfuerzos de mejoramiento al ser la vía con mayor presión de uso de toda la red viaria comunal. Se reconocen limitaciones dadas por el mal estado del pavimento de partes importantes en su calzada, agravadas por la escasez de cemento en el país para ejecutar la nueva carpeta. Se ejecutan a la fecha trabajos de nivelado de la avenida y cierre de canales y acequias de riego en algunos puntos reducidos de su trazado. Se terminan los últimos procesos expropiatorios de terrenos que enfrentan la avenida para lograr su ancho definitivo de 32 metros, o lo más próximo, en toda la extensión de la misma. Se continúa el plan de desalojo de sus instalaciones industriales y se incentiva su reemplazo por frentes de avenida configurados por locales comerciales en continuidad. Se trabaja en su espacio público en la apertura de avenidas y calles que la cruzan y en espacios abiertos generados por los cruces más importantes. Se moderniza y diversifica su equipamiento urbano de hermoseamiento que la completa como avenida de paseo y lugar de intercambio. En paralelo, se multiplican las solicitudes de particulares para edificar sobre propiedades con frente a la avenida, para instalar nuevos negocios y comercio, para que se autoricen actos e instalaciones de convocatoria masiva en los espacios libres del parque Tajamar y para permisos de propaganda comercial y política en sus postes y fachadas. La mayor intensidad vehicular sobre la avenida sólo incrementa la atracción hacia un eje de creciente centralidad en la nueva escala del orden urbano de la gran ciudad.

El fuerte requerimiento de tráfico vehicular sobre avenida Providencia colapsa el pavimento de su calzada[69], de reciente ejecución en condiciones de escasez de cemento que ponía en evidencia la baja calidad del trabajo ejecutado anteriormente. Ello obliga a su repavimentación casi inmediata en tramos importantes de su desarrollo, aprovechando de consolidar la nueva sección en toda su extensión. Con un ancho regular de doble calzada de 9 metros y tres pistas en cada sentido, con bandejones centrales del ancho de otra pista y veredas peatonales que oscilan entre los 4 metros y los 5,5 metros, ajustado según donde el ancho total logra los 32 metros finales del trazado oficial de la normativa. Los trabajos de veredas son aprovechados para racionalizar el sistema de paraderos de los distintos tipos de transporte público[70] (buses y trolebuses), así como los de taxis.[71]

Un tramo importante de los trabajos se concentra en el frente al parque Tajamar, tanto en la fracción de la propia comuna como en la correspondiente a la comuna de Santiago[72], en el extremo occi-

dental de la avenida. En los árboles de la vereda sur de avenida Providencia se incorpora el primer sistema de riego con agua potable por cañería[73], sistema que precursoramente se había implementado en el espejo de agua del parque de enfrente el año anterior[74], principalmente por razones higiénicas dado el intenso uso público de la superficie como lugar de juego. También se produce el reemplazo de las luminarias del alumbrado público, incorporando ampolletas de mercurio[75], lo que mejora sustancialmente la calidad lumínica de la avenida en su expresión nocturna. Este mejoramiento se hace por tramos desde el occidente hacia el oriente de la misma.[76] En las mismas obras de mejoramiento de pavimentación se renuevan los equipos y se aumenta los cruces semaforizados[77] sobre la avenida. Por otra parte, se incorporan nuevos kioscos[78] de diarios y revistas, así como "receptáculos para papeles y desperdicios"[79] ofrecidos de forma gratuita a cambio de publicidad sobre los mismos elementos.

Hacia fines del año 1955 se da cuenta del estado de obras para el ensanche de avenida Providencia.[80] En el año anterior se ha comprometido un nuevo empréstito con el Banco del Estado[81] para completar las expropiaciones necesarias para lograr la regularización en la sección completa de la avenida. Las acciones de expropiaciones sobre terrenos de privados para completar la nueva línea de la sección, ya se concentra en reducidos puntos de la misma, principalmente en su tramo más oriental, más rezagado en el proceso y con intervención sobre las construcciones más recientes. En un par de terrenos en la esquina norponiente de avenida Los Leones[82]; en la vereda de todo el frente del Hospital Militar[83], a partir del mismo cruce señalado; en las esquinas nororiente y norponiente de avenida Luis Thayer Ojeda[84]; un par de terrenos a media cuadra hacia avenida Tobalaba[85], y un predio en la esquina de calle Marchant Pereira[86] el único más distante a la concentración indicada. Con ellos se cierra el proceso expropiatorio iniciado la década anterior, requerido para dar forma y dimensión a la nueva sección que la avenida procura para todo su trazado a través del territorio comunal.

Otra apertura de interés corresponde a la extensión de avenida Miguel Claro[87] en su proyección entre avenidas Providencia y Tajamar, la que completaría el sistema de avenidas transversales abiertas hasta la vía costanera. Los esfuerzos de apertura se verán posteriormente frustrados con la ejecución de un proyecto privado que nunca concluye la apertura vehicular de la avenida señalada.

Los nuevos trabajos de pavimentación

Al poco tiempo transcurrido los reclamos por el estado de la pavimentación de avenida Providencia[88] se reactivan y nuevamente, por tercera vez en un breve lapso, se procede a una completa reparación de los mismos. En ella, se ejecutan todavía trabajos de nivelación[89] consecuencia de antiguos trazados de canales y acequias que borran sus últimas huellas en el lugar, se repone la carpeta de la calzada eliminando los últimos tramos con bandejones centrales[90] y se procede a la demarcación permanente[91] con pintura de todas las pistas de tránsito contenidas en su sección de rodado. Junto a la implementación de estos mejoramientos, también se realiza la ejecución de tendido de redes subterráneas para varias de las redes que complementan la infraestructura de la avenida como es el alumbrado público. Los problemas acaecidos anteriormente referidos a la calidad de ejecución de la carpeta, asociado a la escasez de cemento

[63] ACM, Providencia, 22 de julio, 1954.
[64] ACM, Providencia, 2 de junio, 1959 y 7 de enero, 1964.
[65] ACM, Providencia, 7 de octubre, 1954.
[66] ACM, Providencia, 24 de junio, 1960.
[67] ACM, Providencia, 22 de diciembre, 1955.
[68] ACM, Providencia, 20 de noviembre, 1956.
[69] ACM, Providencia, 6 de octubre, 1955.
[70] ACM, Providencia, 18 de marzo, 1955.
[71] ACM, Providencia, 22 de diciembre, 1955.
[72] ACM, Providencia, 2 de octubre, 1956.
[73] ACM, Providencia, 20 de noviembre, 1956.
[74] ACM, Providencia, 31 de agosto, 1955 y 6 de agosto, 1957. Por razones de salud se acuerda hacer el llenado del espejo de agua del parque Providencia con agua potable, la que en su inicio fue gratuitamente provista por la empresa. Con posterioridad el municipio irá progresivamente traspasando todo el sistema de riego de parques y plazas públicas a agua potable.
[75] ACM, Providencia, 16 de diciembre, 1958.
[76] ACM, Providencia, 23 de agosto, 1960. En esta fecha se completa con el tramo Los Leones-Tobalaba la modificación iniciada entre Condell-Román Díaz (1957); Román Díaz-Pedro de Valdivia (1958), y Pedro de Valdivia-Los Leones (1959).
[77] ACM, Providencia, 1 de octubre y , 1957.
[78] ACM, Providencia, 19 de enero, 1956.
[79] ACM, Providencia, 19 de abril y 12 de mayo, 1956.
[80] ACM, Providencia, 1 de diciembre, 1955.
[81] ACM, Providencia, 26 de agosto, 1954.
[82] ACM, Providencia, 4 de noviembre, 1958.
[83] ACM, Providencia, 21 de marzo, 1961.
[84] ACM, Providencia, 4 de agosto, 1955 y 6 de junio, 1961.
[85] ACM, Providencia, 10 de julio, 1963.
[86] ACM, Providencia, 21 de agosto, 1956.
[87] ACM, Providencia, 27 de enero y 17 de marzo, 1955.
[88] ACM, Providencia, 21 de abril, 1959.
[89] ACM, Providencia, 17 de marzo, 1955.
[90] ACM, Providencia, 18 de marzo, 1958.
[91] ACM, Providencia, 2 de febrero, 1960.

L7.10 Vistas del parque Providencia entre 1956 y 1963.
Fotografías de la configuración definitiva y diversas actividades desarrolladas en el parque creado al borde de avenida Providencia, constituido en un lugar de centralidad y atracción para la población de toda la ciudad capital.
(fotos de autor desconocido)

han sido superado, pero ahora reemplazado por las limitantes establecidas en algunas disposiciones del gobierno central en el sentido de suprimir la adquisición de productos y maquinarias traídas del exterior.[92] En el país se impone el modelo económico de sustitución de importaciones o crecimiento hacia adentro, lo que también trae consecuencias directas sobre el modo de construir ciudad y generar riqueza, afectando a todas las escalas de decisión que incluye al gobierno comunal y sus iniciativas sobre avenida Providencia.

Durante el mismo período se produce un ajuste en los límites comunales con la comuna de Santiago[93], desplazando el límite occidental desde avenida Condell hasta calle Ramón Carnicer, en el borde poniente del parque Bustamante. Haciendo con ello, quedar nuevamente bajo administración local sobre el territorio comunal a la totalidad de la extensión de avenida Providencia, desde la plaza Baquedano hasta el canal San Carlos o avenida Tobalaba.

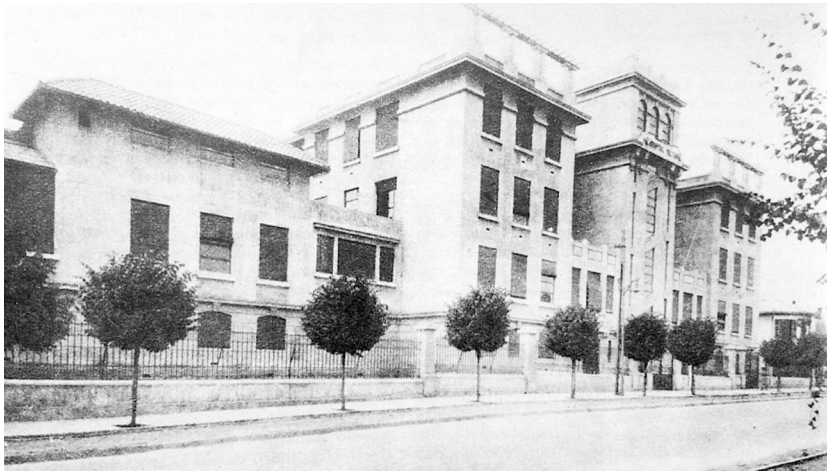
El sentido asumido por el parque y la plaza

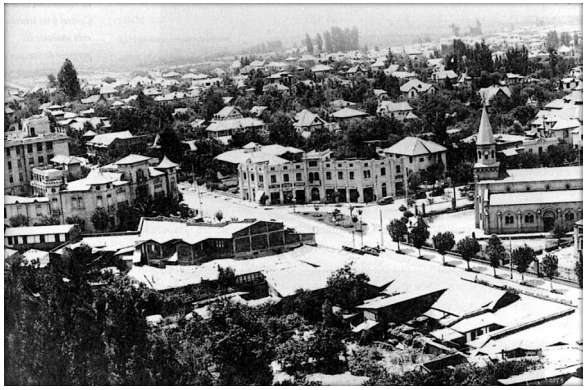
A la fecha, el parque Providencia (ex – Tajamar) se ha consolidado como uno de los espacios públicos de mayor reconocimiento y afluencia masiva de ciudadanos, no sólo de la propia comuna sino de toda la gran ciudad. Al paseo lineal por sus áreas verdes, con los focos de atracción de sus dos extensos espejos de agua, se agregan juegos infantiles[94] incorporados en varios puntos del mismo. Se constituye en solicitada sede de variadas exposiciones como una de vivienda prefabricada[95], otra de arte popular y artesanía chilena[96], u otra de aeronáutica[97] de la Fuerza Aérea, entre tantas otras registradas. O como el lugar de desarrollo de importantes ceremonias formales o de concentración multitudinaria en grandes eventos como la instalación de pantallas para la trasmisión directa durante el mundial de fútbol[98] ocurrido en el país el año 1962. La diversidad de actos que elevan solicitud en el lugar llegan hasta un acto artístico cultural de las juventudes comunistas[99] o una carrera de autos de turismo[100] por las avenidas que lo delimitan por sus bordes, ambos denegados.

Todo ello refuerza y confirma el carácter de centralidad que ha adquirido tanto el parque como la avenida. Donde son percibidos como lugares de ciudad, de un orden urbano expandido con cualidades de atracción y centralidad, que lo constituyen en una extensión en continuidad de esa centralidad reconocida históricamente en la Alameda. Agregando atributos de conectividad con los suburbios más selectos de la gran ciudad, en un escenario dado por la fachada de edificios modernos en continuo de la propia avenida Providencia y reforzado por un marco geográfico que otorga la presencia inmediata del río Mapocho, el cerro San Cristóbal y su engarce con la cordillera, que a la fecha ningún lugar de la ciudad tradicional podía ostentar con esa fuerza.

Otro punto en el espacio público, de escala más modesta pero de gran relevancia para avenida Providencia, que es sometido a un proceso de reforma en el período es la plazuela Los Leones. Desde el año 1954 y durante los seis años siguientes, se desarrolla un proyecto de remodelación[101] que implica la completa modificación de su antigua estructura de rotonda, para reforzar su frente comercial y acoger la ampliación del edificio existente del Hospital Militar[102] al que se agrega un nuevo pabellón de mayor envergadura hacia la misma avenida Providencia. La plazuela modifica su trazado de calzadas, se

[92] ACM, Providencia, 18 de marzo, 1958.
[93] ACM, Providencia, 7 de noviembre, 1961.
[94] ACM, Providencia, 9 de agosto, 1956 y 28 de diciembre, 1959.
[95] ACM, Providencia, 17 de marzo, 1959.
[96] ACM, Providencia, 17 de abril, 1962.
[97] ACM, Providencia, 20 de marzo, 1962.
[98] ACM, Providencia, 5 de junio, 1962.
[99] ACM, Providencia, 19 de enero, 1960.
[100] ACM, Providencia, 4 de abril, 1961.
[101] ACM, Providencia, 2 de septiembre, 1954.
[102] ACM, Providencia, 17 de junio y 1 de julio, 1958.





L7.11 Vistas de plazuela Los Leones entre 1945 y 1958.
Fotografías de la evolución del cruce de avenidas Providencia y Los Leones, en función de la intensidad urbana adquirida por el lugar. Contrastan el crecimiento exponencial de equipamientos como el hospital Militar con la conservación de la iglesia de San Ramón y el reemplazo completo de sus primeros edificios comerciales de borde.
(fotos de autor desconocido)

instalan semáforos[103] en el cruce, se renuevan los pavimentos de sus veredas[104] y se instala un nuevo alumbrado[105], todo ordenado desde la geometría de ornamentación dada por la instalación de dos esculturas de leones[106] enfrentados, sobre altos pedestales de piedra.

Los escenarios contrapuestos en el lugar

Así como las trazas de un pasado agrícola prácticamente se han desvanecido del todo en la fisonomía de avenida Providencia, la expresión de su pasado industrial aunque debilitado actúa con más fuerza todavía en el lugar. Se suceden los reclamos de los vecinos y los acuerdos con el municipio para trasladar industrias que persisten funcionando sobre el trazado de la propia avenida o en alguna de sus avenidas y calles aledañas. Variadas son las expresiones y derroteros que toma este proceso de caducidad y nuevas vigencias económicas que el territorio urbano ocupado por la avenida comienza a consolidar en una etapa de nueva centralidad comercial y de servicios para todos aquellos suburbios residenciales que se extienden por las comarcas vecinas.

Algunas de aquellas expresiones del proceso de sustitución corresponde a algunas industrias que llegan a acuerdo con el municipio para su traslado inmediato dentro o fuera del territorio comunal[107], principalmente al cuadrante surponiente de la propia comuna o de Ñuñoa. Otras llegando a un acuerdo equivalente postergan su traslado, como es el caso de la planta cervecera[108], que demorará su migración hasta la década de 1980, manteniéndose en plena producción. U otras, donde el municipio debe hacerse cargo de edificios ya abandonados por sus propietarios y su actividad original, como algunos antiguos molinos.[109] También se generan modificaciones sobre procesos de instalaciones artesanales como una pequeña panificadora[110], en que una gran demanda de los nuevos vecinos la lleva a una escala de producción industrial, llegando a un tamaño que la convierte en motivo de reclamo, conflicto y posterior expulsión del lugar de funcionamiento sobre la misma avenida Providencia.

El nuevo orden urbano de la avenida asume la riqueza de cierta heterogeneidad heredada, a la que refuerzan sus etapas de desarrollo anteriores y de algún modo, actuantes sobre el lugar, como el orden agrícola, el asentamiento industrial y aún, el recoleto religioso institucional. Pero no transa en el nuevo carácter desplegado de centro urbano que está dado esencialmente por ese soporte comercial continuo de planta de suelo, cargado con residencia en colectivo en las plantas superiores. Combinada con otros usos en esas plantas superiores como servicios (definidos como talleres artesanales en la norma) y que prontamente darán entrada a las futuras oficinas de servicios y de profesionales en los mismos edificios que la construyen y constituyen desde su forma a sus usos.

La nueva fuerza comercial desplegada

Dentro del proceso de transformación del perfil de actividades asociados a avenida Providencia, la más fuerte para el período corresponde a la multiplicación y expansión de locales comerciales en toda su extensión, con focos de generación desde aquellos cruces claves de concentración de actividad de inter-

[103] ACM, Providencia, 3 de junio, 1958.
[104] ACM, Providencia, 4 de noviembre, 1958.
[105] ACM, Providencia, 16 de diciembre, 1954.
[106] ACM, Providencia, 5 de enero, 1960. En esta fecha se cierra una polémica de más de cinco años que acapara la atención del Consejo Municipal en torno al encargo de las esculturas de los dos leones, que se constituye en uno de los episodios más recurrentes de debate del gobierno municipal en toda su historia.
[107] ACM, Providencia, 2 de septiembre, 1954 y 19 de enero, 1960.
[108] ACM, Providencia, 15 de octubre, 1963. Iniciadas las tratativas para el traslado de la planta CCU desde esta fecha, el traslado definitivo de las plantas cervecera y de bebidas gaseosas se ejecutará entre 1981 y 1983. Constituyéndose el terreno desocupado en un importante polígono de edificios empresariales corporativos y de oficinas de última generación.
[109] ACM, Providencia, 1 de octubre, 1963.
[110] ACM, Providencia, 16 de julio, 1957 y 19 de diciembre, 1961. El caso de la Panadería Los Castaños es ejemplo de una actividad artesanal preexistente sobre avenida Providencia (casi esquina calle General del Canto), que por el salto de escala de su producción se convierte en uso industrial, resultando incompatible con el nuevo perfil de actividades de la avenida. Actualmente la empresa panificadora, con su planta reinstalada en otro lugar, se ha consolidado como una cadena comercial en toda la zona oriental metropolitana del Gran Santiago.

cambio, como son los existentes en avenidas Manuel Montt, Pedro de Valdivia y Los Leones. Tanto las solicitudes de permisos de construcción, como de nuevas patentes comerciales y de cambios de dueños o de giros se multiplican exponencialmente en los registros municipales desde esta fecha en adelante.

A ello se agregan las solicitudes de permisos de comercio en la vía pública, los que son estrictamente reglamentados sobre la avenida, así como el cumplimiento de evitar la venta de mercaderías sobre las veredas, debiendo todo local exponer sus productos y artículos en vitrinas y vidrieras. Asimismo, en relación al comercio se establecen horarios comunes de funcionamiento, determinando el cierre los días sábados en la tarde[111] y los domingos y días de fiesta, todo el día.

También resultan relevantes para la nueva fisonomía y actividad de la avenida, dos edificios localizados en puntos intermedios entre los tres cruces antes señalados. El primero, el Mercado Municipal que se ha consolidado como un centro de aprovisionamiento tanto para los vecinos del lugar como de los barrios residenciales más orientales. En el mismo edificio del mercado en funciones se proyecta la instalación de una hostería[112] que complementa las funciones de los locales, la que tras varios intentos del municipio por reactivar es finalmente cerrada.

El otro edificio de interés funcional corresponde a la instalación del primer almacén de autoservicio[113] en Santiago, localizado sobre avenida Providencia, entre avenida Ricardo Lyon y calle Andrés de Fuenzalida. El año 1957, es formalmente inaugurado el primer local de la cadena Almac, correspondiendo al primer supermercado en Chile y América Latina. El nuevo formato de compras, que incluía "un amplio surtido de mercaderías y cajeras a la salida del local" requirió de estacionamientos[114] en el frente del local, los que resultaron insuficientes desde su apertura dado el éxito que la modalidad de abastecimiento doméstico representó para el lugar.

Inicialmente se autoriza el estacionamiento de vehículos particulares sobre el centro de la calzada[115] de avenida Providencia, en toda la cuadra que enfrenta al local del supermercado. Anteriormente se había establecido la prohibición de estacionamiento nocturno sobre la vía pública.[116] Luego, ante la alta demanda, se establece el régimen de estacionamiento por tiempo fijo[117] como un modo de multiplicar su capacidad en igual espacio. Posteriormente, se desplaza el área de estacionar al borde norte de la misma calzada, despejando el espacio central de circulación sobre la vía. Para más tarde llevarlo a la calle lateral[118], Andrés de Fuenzalida, donde se permite el estacionamiento en ambos bordes.

La instalación de un nuevo modo de abastecimiento cotidiano, altamente exitoso, estaba poniendo a prueba al lugar, principalmente a través de intensidades en la demanda por estacionamientos, fenómeno no conocido con esa potencia hasta la fecha por la avenida. Esa condición de accesibilidad al lugar, mediada por el vehículo particular, se convertirá en una de las variables principales y más complejas de resolver para los responsables de la gestión y administración de la avenida. En su nuevo estadio urbano de lugar de centralidad comercial a escala comunal, inicialmente, e intercomunal en un corto plazo de tiempo, será la creciente afluencia vehicular tanto en su expresión de paso con demanda creciente de vías, como en su estado pasivo con requerimiento de espacio de estacionar, dos expresiones para un mismo desafío urbano a resolver por el lugar en todas las futuras encrucijadas urbanas que lo emplacen.

La actividad sobre avenida Providencia se verá intensificada por la ampliación o inauguración de distintos edificios de equipamiento que se alojan en la propia vía o en sus inmediaciones. Tales son los casos, de la ampliación del Liceo José Victorino Lastarria[119] en el tramo occidental; de la ampliación del Teatro Oriente[120] (sobre avenida Pedro de Valdivia) en el tramo central; y, de la apertura del Instituto Cultural de Providencia[121], en el tramo oriental, inmediato a avenida Tobalaba. Este último corresponde a un proyecto municipal ejecutado para un centro de exposiciones y eventos culturales con la habilitación de una de las casas-quinta de mayor calidad que ostentaba el frente de la avenida desde su etapa anterior de ciudad ajardinada.

Los planes de hermoseamiento comunal[122] y de la propia avenida Providencia, están principalmente sostenidos en el reforzamiento de la arborización[123] y mantención de los espacios públicos. Asimismo, se comienza a incorporar la preocupación por preservar y el cuidado por algunos edificios que se reconocen como patrimonio del lugar e identitarios de su tradición histórica y fundacional. Este es el caso de la iglesia de la Divina Providencia[124], a la que se reconoce la "necesidad de reparar la fachada", siendo sometida a un completo proceso de restauración, el primero de su historia edilicia.

Con ello, avenida Providencia da cuenta de una capacidad de cambio y transformación asociada indisolublemente a un cuidado simultáneo por preservar un testimonio edificado y plantado, de edificios y de árboles, que den prueba de un espesor temporal del propio lugar que supera su expresión material más reciente, por interesante y potente que ella resulte en el momento que se realiza. Esta cualidad también es distintiva de Providencia en comparación a la tradición dominante de la ciudad capital y de otras comunas, donde la novedad es argumento suficiente para olvidar rápidamente y, en lo posible, enterrar los vestigios de etapas pretéritas[125] las que se perciben superadas por ese aparente progreso más reciente.

[111] ACM, Providencia, 26 de abril, 1956.
[112] ACM, Providencia, 6 de marzo, 1962.
[113] ACM, Providencia, 24 de noviembre, 1955.
[114] ACM, Providencia, 4 de noviembre, 1958.
[115] ACM, Providencia, 28 de diciembre, 1958.
[116] ACM, Providencia, 1 de abril, 1958.
[117] ACM, Providencia, 8 de junio, 1959.
[118] ACM, Providencia, 2 de junio, 1959.
[119] ACM, Providencia, 7 de enero, 1958.
[120] ACM, Providencia, 15 de octubre, 1957.
[121] ACM, Providencia, 2 de octubre, 1962.
[122] ACM, Providencia, 22 de marzo, 1954.
[123] ACM, Providencia, 16 de junio, 1959 y 7 de abril, 1964.
[124] ACM, Providencia, 28 de septiembre, 1960.
[125] Uno de los ejemplos más dramáticos lo constituye el episodio de la destrucción inducida al puente de Cal y Canto sobre el río Mapocho, a fines del siglo XIX, al momento de materializar su canalización en su paso por la ciudad central. La coexistencia entre la nueva realidad de progreso traída al lugar, coexistiendo con el testimonio de un pasado colonial no era admisible para la época, ni para la ciudad.

L7.12 Vista de plaza Baquedano, c. 1954.
Fotografía de registro de la plaza 25 años después de su creación, con la rotonda consolidada, el espejo de agua de inicio del parque reemplazado por el monumento a Balmaceda y el perfil de calzada de avenida Providencia enteramente destinado a pistas vehiculares. Las fachadas hacia la avenida alternan viejos edificios conventuales, con algunas residencias y un avance progresivo de edificios de apartamentos cada vez de mayores alturas.
(foto de autor desconocido)

La avenida y el edificio. 2 (7) 3

La agregación de volúmenes construidos para el logro de un espacio de paseo.
Dos experiencias de proyectos habitacionales masivos: la puesta a prueba del lugar.

Si durante el período comprendido entre los años 1942 y 1949 se desarrolló el mayor esfuerzo expropiatorio para lograr dar a avenida Providencia el ancho de sección buscado, lo más cercano a los 32 metros conforme lo establecido en su primer instrumento de ordenamiento urbano y ratificado en el plano de urbanización de 1944. Los últimos esfuerzos al respecto, se registran en contados casos no resueltos a la fecha, entre 1958 y 1964, culminando con la expropiación de una propiedad en avenida Providencia (#2601-2627) con la "actualización de la tasa solicitada por el propietario" y la aprobación de su pago.[126]

Para la década transcurrida entre 1954 y 1964, el lugar verá plasmado el mayor esfuerzo constructivo sobre avenida Providencia en la actividad de levantamiento de edificaciones y obras particulares que se incorporan y configuran la nueva fisonomía establecida para la avenida. Donde la edificación continua, el frente comercial y los edificios de varias plantas sustituirán al unísono, tanto a las antiguas construcciones de baja altura y fuera de la línea oficial establecida como a algunas de las recientes edificaciones aisladas de aquellas viviendas que representaban al tejido de la ciudad ajardinada instalada tempranamente sobre la propia avenida.

El ancho ideal y el ancho real

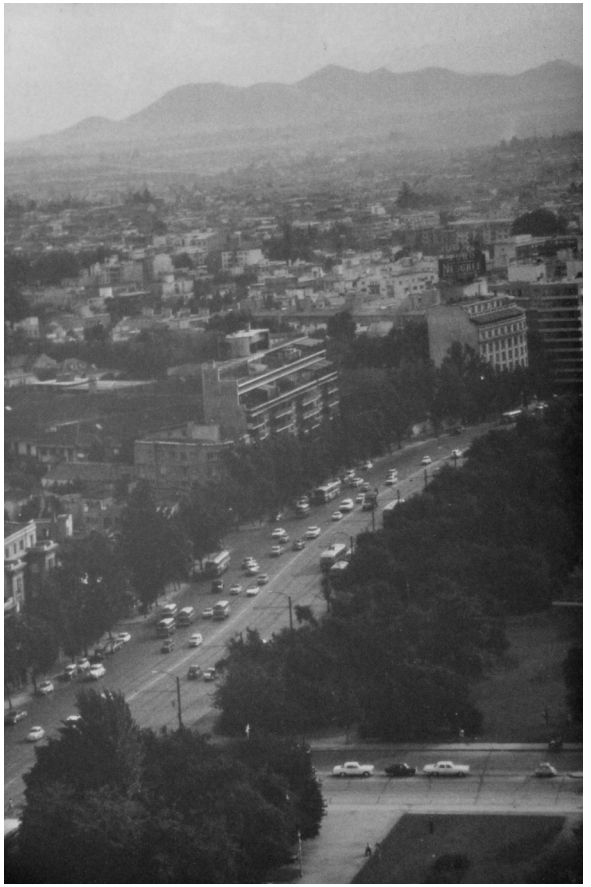
El esfuerzo de lograr la nueva sección para el perfil de avenida Providencia, reconocido todo el esfuerzo y la magnitud en recursos invertidos en su materialización tanto de los agentes públicos como privados se materializa en una realidad radicalmente distinta de la preexistente y posible de constatar hasta hoy, al momento de medir el ancho real de la avenida en el desarrollo de toda su extensión. Descontando el tramo inicial de Plaza Baquedano hasta el cruce de calle Román Díaz, donde el frente del parque multiplica el espacio disponible y el ancho de 32 metros se amplía a los 40, la realidad es distinta en su extensión restante hacia el oriente.

A pocos metros, aguas arriba de calle Román Díaz, el ancho se ha reducido a 30 metros antes del cruce con avenida Manuel Montt, para recuperar los 32 metros una cuadra antes de avenida Antonio Varas. Desde ahí respetará su ancho establecido hasta el cruce de calle La Concepción. De este cruce al oriente, se reduce a 31 metros aproximados, con excepción del tramo del cruce con avenida Pedro de Valdivia, donde la misma norma ha establecido un ancho especial.[127] Para continuar en 31 metros hasta el cruce de calle Guardia Vieja, bajando a casi 30 metros desde ahí hasta el cruce de avenida Suecia. Continuado en un breve tramo del ancho establecido por el plan, hasta la plazuela Los Leones, para luego prolongarse hasta el cruce de avenida Tobalaba, nuevamente, con 30 metros.

En síntesis, al momento de concluido el proyecto de ensanche de la avenida, en todo el largo de la misma condicionado por la doble fachada edificada, tramo que alcanza alrededor de los 2.400 metros de longitud, que corresponde a dos tercios del total de la avenida Providencia, doce vigésimos logran un

[126] ACM, Providencia, 19 de mayo, 1964.

[127] El retranqueo de 3 metros a cada lado otorga un ancho especial a las dos cuadras que completan el cruce con esta avenida, llegando a los 36 metros de ancho en 140 metros de longitud.



L7.13 Vistas de avenida Providencia entre 1952 y 1960.
Fotografías de fragmentos de los frentes de fachadas que conforman el borde sur del tramo occidental de la avenida, reforzando el argumento de la diversidad edificatoria con la sustitución e incorporación progresiva de cuerpos de mayores alturas y magnitudes por niveles. En una imagen (superior izquierda) se observa el uso transitorio como vía caletera y de estacionamientos de la sección anteriormente ocupada por los tendidos de rieles del tranvía.
(fotos de autor desconocido)

ancho de 30 metros, siete el ancho oficial de la norma y un vigésimo el ancho especial de 36 metros. La calzada vehicular construida con la nueva sección mantiene constante los 21 metros de ancho, dejando las diferencias en la medida total para ser absorbido en la reducción de las veredas peatonales.

La voluntad de construir una fachada continua como forma para constituir la propia avenida no es una novedad para el lugar. Sus formas construidas más antiguas evocan y fueron conformadas en sus expresiones anteriores desde el mismo principio, ya sea desde los altos muros que deslindan las propiedades eclesiásticas que contienen seminario, colegio o conventos así como las del hospital. Se vieron corroboradas por los cerramientos de otras propiedades civiles como molinos o industrias, curtiembres o el propio matadero. Y aún en otra escala, de grano menor en el tamaño pero más fuerte en el sentido urbano, con la aparición de viviendas y pequeños comercios en lotes menores, pero todos con la condición de fachada continua sobre el espacio público de avenida Providencia. La única excepción la constituye la implantación de excepcionales ejemplos de residencias aisladas rodeada de jardines privados en el lote, que alcanzaron a multiplicarse en cantidad y variedad en sus tramos más orientales. Lo que resulta distinto en esta reedificación de la fachada continua como componente base de la nueva forma de la avenida, son la dimensión otorgada al perfil de la misma y la envergadura en altura que toman sus cuerpos edificados. Manteniendo una proporción equivalente a la original en sus primeras etapas para luego verticalizar progresivamente su expresión a través del paso del tiempo.

El tramo frente al parque

El proceso de construcción del nuevo frente urbano de avenida Providencia también ha seguido comportamientos diferenciados durante el proceso, ya sea de creación o de sustitución de lo existente, según las distintas situaciones que se presentan a lo largo de su trazado. En el tramo que arranca desde la Plaza Baquedano hasta avenida Salvador, la realidad del lugar está fuertemente condicionada por los establecimientos religiosos y hospitalario que la configuran. La nueva sección de la avenida no ha alterado la línea primitiva de edificación y es el lugar donde lleva más tiempo consolidado el nuevo perfil. A ello agrega el valor de enfrentar el parque Providencia y la cercanía a la ciudad central, todo lo cual facilita el escurrimiento de una actividad edilicia expresada en una forma de fachada urbana casi natural que replica el proceso ocurrido en el frente del Parque Forestal, diez o quince años antes. Será un perfil muy similar de habitantes que ocupan algunas viviendas unifamiliares, inicialmente, y después los departamentos en altura, en la consolidación morfológica de este primer fragmento de avenida Providencia.

Colabora en esto, un proceso de fragmentación predial y cesión del frente de los grandes lotes existentes hacia avenida Providencia por varios motivos. Primero, existe una oportunidad de explotación comercial en el arriendo o la venta de esos frentes revalorizados por el nuevo contexto urbano que se despliega en la extensión de avenida Providencia. Luego, se agrega el interés de las instituciones ahí localizadas por proteger y prolongar esa cualidad recoleta de la ubicación que de algún modo originó su elección al momento de instalarse en el lugar. A sus actividades ordinarias no colabora la mayor actividad, ajetreo, ruido y publicidad que el frente hacia la nueva avenida genera en el escenario urbano en desarrollo. Esto

L7.14 Vistas de avenida Providencia entre 1952 y 1960.
Otro conjunto de fotografías que refuerza el argumento anterior, con foco en las estrategias de permanencia de los edificios patrimoniales de mayor antigüedad. La iglesia de la Buena Enseñanza (superior izquierda) sigue en funciones como parte del colegio Compañía de María que funcionó hasta su traslado al oriente en avenida Apoquindo. La iglesia del antiguo Seminario (superior derecha), ya trasladado, cumple funciones como templo parroquial de los Santos Ángeles Custodios, inmerso en la trama urbana del nuevo barrio residencial levantado en su entorno.
(fotos de autor desconocido)

no sólo será válido para la propia avenida Providencia, también se replica en las avenidas que penetran hacia el sur deslindando las grandes propiedades en discusión. Es el caso de algunas avenidas como Seminario, Condell o Salvador, que configuran con largas secuencias de hileras de casas, principalmente de uno o dos pisos, esa cáscara protectora hacia el espacio público de una interioridad de grandes paños de terreno dedicados al cultivo o arboledas de la vida conventual.

Cuando la presión urbana sea mayor sobre aquellos predios y sus propias actividades, cuando se generen condiciones internas de la vida religiosa que hagan replantear sus rutinas, se generarán procesos más radicales de cambio, como el traslado de la institución desde el lugar o la reducción drástica de sus instalaciones, todos los cuales impactarán formalmente con la incorporación de paños de suelo, convertidos en barrios residenciales completos sobre los antiguos terrenos e incorporados al territorio comunal, ahora esencialmente urbano.

La nueva apariencia del lugar

En el tiempo transcurrido entre 1954 y 1964, las construcciones existentes enfrentadas a avenida Providencia, ya configuran en propiedad la forma arquitectónica que da identidad hasta hoy a la avenida en ese fragmento. En la esquina del parque Bustamante todavía conviven el frente de casas particulares con las instalaciones de la Congregación de la Buena Enseñanza en todo el desarrollo de la primera cuadra.[128] Pero desde la esquina occidental de calle Seminario hacia el oriente, se han localizado estratégicamente un conjunto de alrededor diez edificios, de entre 4 y 7 niveles, principalmente en las esquinas. Con fachadas estilo neoclásico francés, con estucos de color similar entre ellos y gruesas canterías horizontales, marcan una regularidad que define la base sobre la que se sostienen todas las intervenciones posteriores. Uno de los mejores ejemplos corresponde al conjunto ubicado sobre avenida Providencia entre calles Seminario y Ángeles Custodios donde, sin ocupar la altura máxima permitida, se ha logrado homogenizar la fachada de la cuadra completa, confirmando la fuerza expresiva que adquiere la calle cuando está apoyada sobre una regularidad expresiva, originalmente dictada por la normativa.

A ello, en el mismo período de tiempo, se agregarán otros edificios de distintos estilos y alturas, con hasta 8 niveles, pero que completan paulatinamente esa fachada continua. Una fachada esencialmente cerrada de pisos zócalo altos y comercio muy dosificado, prácticamente reducido a un comercio básico de barrio en las esquinas más importantes. Un caso excepcional lo constituye un edificio al oriente del cruce con avenida Eliodoro Yáñez, que plantea un acceso desde la vereda hacia un piso semihundido de locales comerciales aislados del frente de avenida Providencia. De algún modo prevalece en la manera constructiva del proyecto urbano de la avenida frente al parque, una voluntad de reconocer un espacio público de uso casi exclusivo y excluyente para sus propios residentes, entregando lo más público del espacio urbano a los senderos del parque que está en frente, lugar para el paseo de visitantes y residentes.

Los edificios institucionales que originan el destino más ciudadano del lugar se incorporan a esta nueva realidad de distinto modo. Por una parte, la iglesia del Seminario Conciliar[129] se abre al uso comunitario como parroquia, y se incorpora el edificio en la trama urbana de calles y plazuelas que configuran un

[128] Todos estos terrenos serán ocupado el año 1995, por el edificio corporativo de la empresa Telefónica, con una torre que alcanza los 133 metros de altura.

[129] El Seminario se traslada de lugar el año 1955, dando lugar al desarrollo de uno de los mejores conjuntos de colectivos residenciales de la época.

L7.15 Vistas de avenida Providencia entre 1952 y 1964.
Fotografías del espacio público de la avenida en su tramo central, desde las veredas peatonales comerciales cerca del cruce con avenida Manuel Momntt (superior izquierda); pasando por la entrada del pasaje Orrego Luco (superior derecha) con frente comercial en nivel vereda de la avenida y residencial exclusivo en el interior del mismo; hasta llegar a calle Las Palmas (inferior derecho), todavía de uso vehicular y con comercio en las fachadas hacia avenida Providencia.
(fotos de autor desconocido)

nuevo barrio de edificios colectivos de altura media desarrollado como urbanización sobre porciones del propio predio. La casa matriz del convento de la Divina Providencia enmarca su pabellón principal y capilla con un antejardín de reja trasparente y limitado por los volúmenes de edificios de la nueva fisonomía urbana que asume la avenida[130] hacia ambas esquinas. Por último, la iglesia del Carmen de Providencia[131], originalmente capilla de la chacra de don Román Díaz, alinea su fachada casi exactamente con la línea continua que configuran los dos edificios que la flanquean.

El tramo central

La parte de avenida Providencia constituida con doble fachada edificada reconoce, en su tramo central entre avenidas Miguel Claro y Pedro de Valdivia, como el proceso de ensanche del espacio de la avenida afecta de modo distinto los predios y las construcciones preexistentes sobre la misma. El proceso expropiatorio que logra el nuevo ancho de avenida Providencia estará condicionado en su trazado por la realidad del lugar. Entre avenidas Miguel Claro y una cuadra aguas arriba de Manuel Montt, la avenida estuvo constituida por las fachadas continuas de algunas de las principales industrias originales de la comuna así como por el tejido residencial más antiguo del lugar. La nueva línea oficial aplicada sobre exige a estos precarios tejidos domésticos a cambio de no afectar los edificios de mayor rango de equipamientos institucionales, como el edificio del Liceo Lastarria, el Mercado Municipal o el Liceo de Niñas, o bien, a las propiedades de residencias de lotes ajardinados como los existentes en el borde norte de la avenida al llegar a avenida Antonio Varas hasta calle Antonio Bellet. El pragmatismo aplicado al proceso expropiatorio condiciona directamente la generación de áreas de renovación, asociados a los frentes más blandos que configuraban la avenida en su expresión anterior.

El desarrollo edilicio en sustitución de los frentes expropiados favorece la llegada de edificios de apartamentos en cuerpos de altura media, tres o cuatro niveles iniciales, y de seis plantas de altura desde que el cambio de la norma lo permite. Estos cuerpos se combinan con los restos de edificios más bajos adaptados en su frente a la avenida y donde todos, nuevos y antiguos, han incorporado el comercio como actividad dominante del nivel de suelo. Una segunda etapa de construcciones que reemplazan inicialmente a las edificaciones más antiguas, levantadas entre los años 1950 y 1960, se afirman en los seis niveles permitidos. Para más tarde, sustituir a aquellas casas preservadas de barrios ajardinados del lado norte, entre calles General Flores, Cirujano Guzmán y Antonio Bellet, entre otras, en todas aquellas propiedades que enfrentan avenida Providencia, aumentando su altura, entre siete y ocho plantas, y su envergadura constructiva.

La aparición de galerías comerciales

Un elemento de gran interés en el nuevo tejido edificatorio del tramo central lo constituye la aparición incipiente en esta primera etapa y multiplicada exponencialmente en el tiempo de galerías interiores y exteriores de acceso público sobre suelo privado. Estas en lo fundamental, multiplican el frente

[130] Una desagregación más reciente ha instalado un edificio con dimensiones agresivas al conjunto patrimonial, con resultados muy negativos para el lugar.

[131] Levantada por el dueño en el frente de su chacra hacia el camino de Providencia, en 1892, como agradecimiento por la victoria de su bando en la revolución de 1891, contra el gobierno del presidente Balmaceda.

comercial del nivel de suelo, y son todas desarrolladas exclusivamente en el borde norte de la avenida. Esta nueva categoría incorporada al espacio público de las galerías se encuentran muy desarrolladas a la fecha en la ciudad central. Para el caso de avenida Providencia son iniciadas en una primera edificación, levantada en la esquina norponiente del cruce de avenida Pedro de Valdivia, en un edificio de primer piso comercial y dos niveles superiores de apartamentos más bien modestos que a los frentes de locales comerciales hacia ambas veredas agrega una galería diagonal que lo penetra por la bisectriz de la esquina. El tipo de edificio con galería comercial se multiplica en varios otros casos de edificios levantados hacia el poniente. El tipo dominante es la galería interior que en un ángulo recto replica el trazado de la esquina exterior, en edificios en cruces con calles Antonio Bellet y Manuel Montt. Para luego, multiplicarse en variedad de trazado y extensión hacia el interior del predio que enfrenta la avenida como el edificio ubicado en cruce con calle Almirante Pastene. Llegando en algunos casos, aún a prescindir del cuerpo edificado superior de apartamentos residenciales, construyendo exclusivamente el nivel comercial de nivel de suelo (edificio Providencia #1336).

El tramo oriental

El tramo oriental de avenida Providencia se desarrolla entre avenidas Pedro de Valdivia y Tobalaba y se caracteriza por el dominio de un parcelario más reciente asociado al modelo de casa aislada con una envergadura de lotes y edificios superiores a los conocidos en los tramos anteriores. Esta división parcelaria denota en el tamaño y forma de los lotes su herencia de la subdivisión sucesiva de predios rurales primitivos en algunos casos, y en otros, decididamente desde su generación a través de urbanizaciones de paños de terrenos completos por agentes inmobiliarios, los que en su caso, de manera reiterada comprometen la generación de nuevas calles secundarias que dan accesibilidad a los mismos. Con escasa presencia de edificación continua primitiva, prácticamente reducida a los centros comerciales generados en los cruces con avenidas Pedro de Valdivia y Los Leones, los cuales serán reconocidos por el plan vigente con sendos proyectos urbanos: el primero, con el retranqueo de fachadas y mayor ensanche de la avenida Providencia; y el segundo, con la plazuela de igual nombre que tomará parte importante de los esfuerzos del período para darle forma, desprendida de su razón de ser original y funcional de rotonda de giro de los tranvías, ya desaparecidos.

El proceso de ensanche y edificación será aún más rápido y radical que en los tramos de avenida anteriores, en la sustitución de las nuevas casas ajardinadas o en la construcción directa de edificios de apartamentos como primera edificación sobre el lote. La vía de grandes casas señoriales rodeadas de amplios jardines sobre avenida Providencia en el tramo señalado, se configuró fugazmente durante la década de los años 1930 y 1940, para esfumarse en el transcurso de los años 1950 y 1960, al ser reemplazados sus mejores exponentes por nuevos edificios colectivos con su respectivo frente comercial continuo. Una experiencia fallida de aplicación del modelo dominante sobre el frente de una avenida con otro destino, que trastocará en menos de dos décadas de lapso, la forma adquirida por ese tramo. En algunos casos, los mismos cuerpos edificados como residencias tendrán otros usos, afines a la actividad comercial que se

despliega sobre las veredas de toda la avenida. Es el caso del famoso café Bremen, instalado en la esquina norponiente en el cruce de avenidas Providencia y Ricardo Lyon. Un factor fundamental que acelera el cambio de uso en esa parte de los casos de casas transformadas, es verse afectado por la nueva línea oficial de propiedad y la correspondiente expropiación, la que reduce parcialmente o hace desaparecer del todo la franja anterior del antejardín de la vivienda, carta de presentación y distancia necesaria para imponer su fachada hacia el espacio público. Su pérdida lleva asociada la pérdida de carácter de la edificación como residencia de rango y acelera su cambio de destino, o de usos.

Los edificios de altura sin mediación urbana

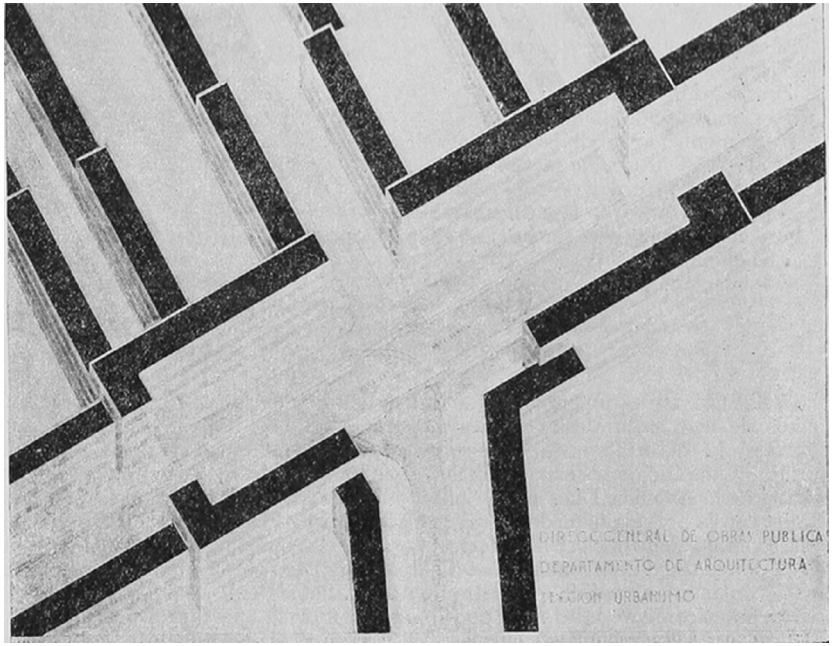
Otro proceso urbano de transformación que se desarrolla en paralelo en el lugar son los edificios de altura que ocupan desde un inicio los nuevos lotes del parcelario generado por los proyectos de nuevas urbanizaciones. Este fue el caso del tardío loteo del antiguo parque de la casa del fundo de Ricardo Lyon, entre avenidas Ricardo Lyon y Suecia por el borde sur de la avenida. Los edificios de esquina con calle Las Palmas (edificio Providencia#2109), con el café Coppelia en primer nivel, y de esquina con avenida Suecia (edificio Providencia #2321), uno de los dos únicos casos de edificios neoclásico francés, dominantes en el primer tramo, que se levantan en este tramo de la avenida, son buenos ejemplos de esta nueva forma de edificación en altura como primer componente urbano sobre el lote, el que recientemente se ha deprendido de su uso rural.

La sustitución de las casas aisladas por edificios de apartamentos, inicialmente, para luego combinar con cuerpos de oficinas o mixtos, se da bajo un patrón dominante de reemplazo prioritario sobre aquellas casas con los lotes prediales de mayor superficie, lo que generalmente está asociado a perder los mejores ejemplares de esas edificaciones (ejemplo de ello son las dos casas demolidas para la construcción de un edificio de vivienda colectiva en frente del Hospital Militar, en Providencia #2457). Un caso de excepción a este fenómeno de sustitución acelerada, lo representa la preservación de una de las casas más valiosas levantadas sobre avenida Providencia, a través de su compra directa por el mismo municipio, edificación adaptada y ampliada con nuevos pabellones sobre el jardín original, donde se instala el propio centro cultural municipal (Providencia#2653).[132]

Dos lugares, dos procesos

En toda la extensión de avenida Providencia existen dos lugares que resultan particularmente interesantes para su conformación espacial que desde su desarrollo y hasta hoy gravitan con una intensidad privilegiada. Estos son: el cruce de la avenida con avenida Pedro de Valdivia y el frente configurado por la presencia de la Casa del Niño y la iglesia de la Divina Providencia. Durante este período, ambos adquieren la configuración morfológica que detentan hasta el momento actual, y por otra parte, representan las antípodas del proceso y expresión urbana que da forma a la avenida como totalidad.

[132] Esta protección temporal sobre el patrimonio edificado se sostiene hasta la década de los años 1970, cuando el municipio vende esta propiedad para adquirir otra de calidad equivalente en la esquina de las avenidas Nueva Providencia y Pedro de Valdivia, donde se instala el Instituto Cultural. La propiedad anterior es demolida y en el lugar se levanta el proyecto Forum, torre de oficinas con placa comercial en el nivel de suelo.



L7.16 Vistas de avenida Providencia entre 1958 y 1965.
Fotografías del espacio público en el entorno del cruce de la avenida principal con avenida Pedro de Valdivia, donde la concatenación de edificaciones levantadas con fachadas sobre la vía respetan las líneas establecidas en plan de 1944 (superior derecha), generando una espacialidad más holgada que jerarquiza el lugar hasta hoy.
(fotos de autor desconocido)

L7.17 Vista del teatro Oriente de 1935.
Fotografía del edificio del teatro recién concluida su construcción junto con edificio de calle Orrego Luco (atrás), equipamiento cultural de gran impacto y muy próximo al cruce de avenidas Providencia y Pedro de Valdivia, lo que refuerza la jerarquía de esta esquina en el transcurso de la avenida principal..
(fotos de autor desconocido)

El caso de los bordes edificados

En el primer caso de estudio, el cruce de avenidas Providencia y Pedro de Valdivia, se configura una espacialidad urbana particular desde la construcción sucesiva de un conjunto variado de distintos edificios realizados durante un arco de tiempo amplio, transcurrido entre los años 1932 y 1962. Y aún conservando en el lugar, vestigios menores de edificaciones anteriores como una de un nivel con fachada continua de la configuración precedente y un volumen de casa aislada correspondiente al modelo de barrio jardín. Es un espacio público abierto sobre el cruce de ambas avenidas, con 158 metros de longitud por un ancho excepcional de 36 metros, correspondiente al cumplimiento del retranqueo de fachadas establecido en el plano de transformación de 1933 y ratificado en el plano de urbanización de 1944.

El borde norte de la avenida se configura por una secuencia de edificios de largos que asumen los frentes de manzana completos, con alturas regulares y frente comercial continuo, en una secuencia de calles perpendiculares que conectan con avenida Costanera. La continuidad comercial es estricta en construir la línea de los edificios a la calle con la sola excepción del caso que abre una galería interior en la esquina norponiente de avenida Pedro de Valdivia. El borde sur, con manzanas de mayor longitud hacia avenida Providencia, multiplica los pasajes, patios y una galería descubierta que amplía el perímetro comercial de la esquina surponiente de avenida Pedro de Valdivia. Correspondiendo al edificio más reciente, de 1965, multiplica el suelo comercial de la galería al producir un desnivel de media altura y generar dos niveles comerciales en todo el desarrollo del paso interior.

El borde norte ofrece en la totalidad de sus edificios el nivel de suelo comercial y los niveles superiores de apartamentos. El borde sur respeta el nivel comercial en suelo sobre la propia avenida Providencia con apartamentos en altura e incorporando, en un proyecto en la esquina suroriente, la opción de viviendas en nivel de suelo en una segunda línea despegada de la vereda principal pero inmediata a ella. Cada uno de los edificios se construye sobre paños de terrenos particulares generados por subdivisiones sucesivas, y posteriores fusiones, previa cesión de los frentes expropiados por la instauración de la nueva línea oficial para avenida Providencia, así como respetando los nuevos anchos de sección determinados para cada una de las calles perpendiculares a la avenida principal.

La intensidad reflejada en las alturas

Las alturas de los cuerpos edificados aumentan en relación directa con el paso del tiempo y el año de construcción. Aquellos edificados entre los años 1930 y 1940, agregan dos niveles superiores al piso comercial de suelo; en los años 1950 son tres niveles superiores, todos ellos por bajo la altura máxima permitida por cada norma vigente al momento, siendo aprovechada en un solo caso. La diferencia formal más fuerte se produce con los dos edificios levantados a inicios de los años 1960, de siete y ocho niveles sobre el nivel comercial que modifican el tipo edificatorio al recurrir al retranqueo del cuerpo superior de plantas de apartamentos, provocando la aparición formal de una placa comercial baja y sobre la línea diferenciada al volumen principal. Se genera en estos proyectos lo que a futuro se reconocerá y normará

L7.18 Vistas de avenida Providencia en 2016.
Fotografía aérea y planta general de conjunto del proyecto habitacional en altura, levantado en los antiguos terrenos ocupados por la Casa de Huérfanos. De los edificios originales se mantiene la iglesia de la Divina Providencia con algunos pabellones menores anexos recientes del espacio público generado en cruce de avenidas Providencia y Pedro de Valdivia, donde la ampliación de veredas generado por proyecto Nueva Providencia potenciará el retranqueo de las fachadas sobre las veredas del plan de 1944 (superior derecha).
(fotos del autor)

como “placa y torre”. Este desfase entre ambos cuerpos construidos, uno respetando la línea oficial del espacio público con el comercio a nivel de vereda y los niveles superiores de planta más reducida, generará la creación de terrazas y jardines elevados sobre el nivel de la calle que serán utilizados como espacios colectivos para esparcimiento de los copropietarios.

La intensidad en los usos

La intensidad de usos tanto sobre el espacio público del cruce como de los propios edificios llevará a varios de los mismos a modificar sus destinos de ocupación en los niveles superiores derivando en el paso de edificios habitacionales a uso de oficinas, mixto o exclusivo. El caso representativo de este proceso corresponde al mismo edificio de la esquina surponiente, antes señalado, el que originalmente se diseñó para apartamentos residenciales de alto estándar pero en el desarrollo del proyecto de construcción fue convertido en oficinas y ocupado como tal desde su apertura. La decisión es consecuencia de cambios importantes en el mercado inmobiliario generados en el período, cuando avenida Providencia comienza a ser reconocida como una opción de interés para el asentamiento de plantas de oficinas alternativas al centro histórico. Parte importante del edificio fue adquirido por una empresa transnacional, la que instaló en el lugar sus oficinas para el país y su logo sobre la fachada[133], inaugurando la presencia de edificios corporativos sobre la principal esquina de la avenida Providencia de la época.

En el paso de tiempo transcurrido desde la aparición del cruce de ambas avenidas, aproximadamente algo más de medio siglo, las cuatro esquinas han llegado a configurar el cruce fundacional de un orden urbano distinto al orden preexistente donde se consolida el lugar de mayor intensidad de usos dentro de la totalidad de la extensión de avenida Providencia. En las acciones sucesivas de otras intervenciones proyectuales de inversionistas privados, reguladas por la gestión del gobierno municipal y orientadas por las tendencias de organización que muestra un cuerpo urbano más complejo y en expansión, se da forma a un conglomerado edificado cada vez más heterogéneo pero siempre consecuente con los principios fundamentales puestos en juego.

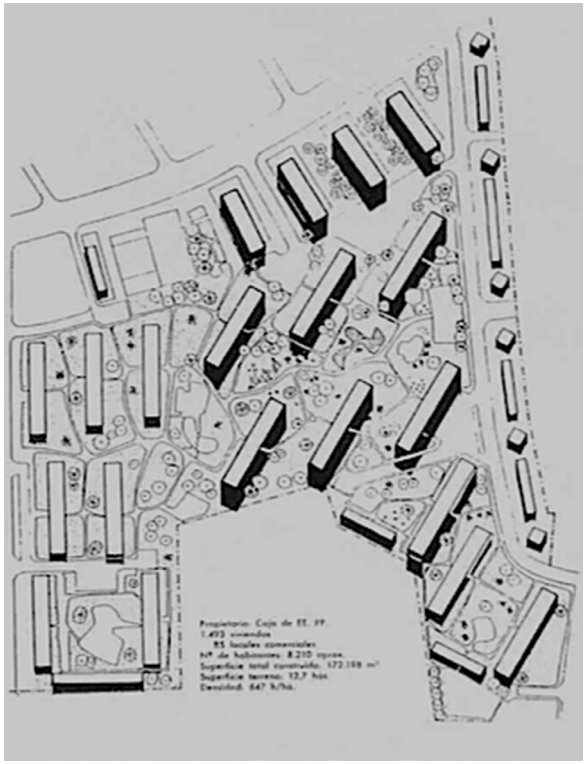
El caso del lugar sin bordes

En el segundo caso de estudio, a sólo 300 metros al oeste del cruce anterior, otro componente urbano clave y de muy distinta naturaleza para este tramo de avenida Providencia se desarrolla en poco más de una década, a partir de 1954. Un gran proyecto de iniciativa pública, liderado desde el gobierno central a través de un organismo especializado como la CORVI[134], diseña y ejecuta la propuesta de un gran conjunto habitacional[135] que ocupe los terrenos de las antiguas instalaciones de la Casa Nacional del Niño. La propuesta se origina en el marco del Plan Nacional de la Vivienda, iniciado el año 1953 y que tiene como objetivo primordial acelerar la construcción y entrega masiva de viviendas para una parte importante de la población urbana de la ciudad capital, desde indigentes a clase media, que no ha logrado acceder a una vivienda digna y de su propiedad.

[133] Corresponde a las oficinas de la empresa de combustibles y lubricantes Shell.

[134] CORVI, Corporación de la Vivienda, organismo estatal creado en 1953, cuya finalidad es desarrollar la acción pública en vivienda social y masiva, así como la generación de unidades y barrios requeridos para paliar el déficit habitacional de la época.

[135] El proyecto fue encomendado por la Caja de Empleados Particulares con un programa de 1.800 viviendas para ser ocupadas por sus afiliados.



L7.19 Vistas de Unidad Vecinal Providencia, c. 1960.
Fotografía aérea y planta general del conjunto habitacional en altura, levantado en los terrenos de la Casa de Huérfanos. De las antiguas instalaciones sólo se preserva la iglesia de la Divina Providencia y unos pabellones adyacentes menores, ahora convertido en conjunto parroquial de la nueva unidad vecinal. El impacto de la nueva población alojada en el lugar será relevante para el funcionamiento de avenida Providencia, reforzando su capacidad de mixtura de usos.
(foto de autor desconocido)

Sobre un terreno de 12,7 hectáreas de superficie de propiedad pública, inserto en una ubicación privilegiada por su centralidad, en el corazón de la comuna de Providencia e inmediato a su principal avenida es uno de los lugares escogidos por las autoridades de la época para aplicar la nueva política habitacional del gobierno central.[136] El terreno deslinda en su borde norte con avenida Providencia, por el este con calle Marchant Pereira y por el oeste con avenida Antonio Varas. Por el lado sur delimita en las urbanizaciones y barrios ajardinados generados por fragmentos desmembrados anteriormente del mismo lote original.

El Plan de Urbanización Comunal, actualizado al año 1950, establece para el área de estudio un trazado de varias avenidas y calles que ensamblan el terreno a la trama urbana existente en sus alrededores. Así, se propone la prolongación de avenida Invencible Armada (actual avenida Carlos Antúnez) hasta desembocar en avenida Providencia en la intersección con avenida Antonio Varas, para lo cual se ha generado una plazuela de esquina que articule el cruce de las tres avenidas. La avenida Barros Borgoño se empalma al norte con calle Padre Mariano, llegando hasta avenida Pedro de Valdivia, en un acceso alternativo hacia avenida Providencia. La avenida La Concepción se prolonga al sur en un arco curvo hacia avenida Antonio Varas y se complementa con otras cuatro calles menores que configuran alrededor de quince manzanas[137] de formas y tamaños muy disímiles entre ellas, pero absolutamente mimetizado con las configuraciones de los barrios colindantes. Los que configuran hacia el frente de avenida Providencia un sistema de cuadras y bocacalles casi simétricos a los existentes en el borde norte de la misma avenida.

La ciudad moderna sobre un parque

La realidad de la nueva proposición[138] y futura construcción del lugar será radicalmente distinta a aquellas directrices de traza viaria. La Unidad Vecinal Providencia propone para el lugar la creación de un gran paño de suelo peatonal continuo, al que sólo interrumpe el trazado reformulado de avenida Invencible Armada, la que ahora empalma con avenida La Concepción, al norte de avenida Providencia y cuatro accesos a bolsones de estacionamientos de los futuros edificios. El proyecto elimina por completo la totalidad del resto de la vialidad del plano oficial lo que implica una modificación sobre el plan y la ordenanza local.[139]

Se propone una superficie ajardinada de paseos y plazuelas peatonales que discurre entre los volúmenes de 24 edificios de 5 pisos y 10 bloques de 11 pisos, generando un gran parque urbano, abierto en todo su perímetro para disfrute de los propios residentes y vecinos de los barrios adyacentes. La no necesidad de incorporar equipamientos de distinto tipo y escala dada su cercanía a avenida Providencia, provista de todo lo necesario, se compensa con la creación de un parque interior en medio de la comuna y la propia avenida, arbolado con plazas de juegos y ornamentado con esculturas colgantes y enormes murales de mosaicos en los muros sin fenestración de los bloques más altos.

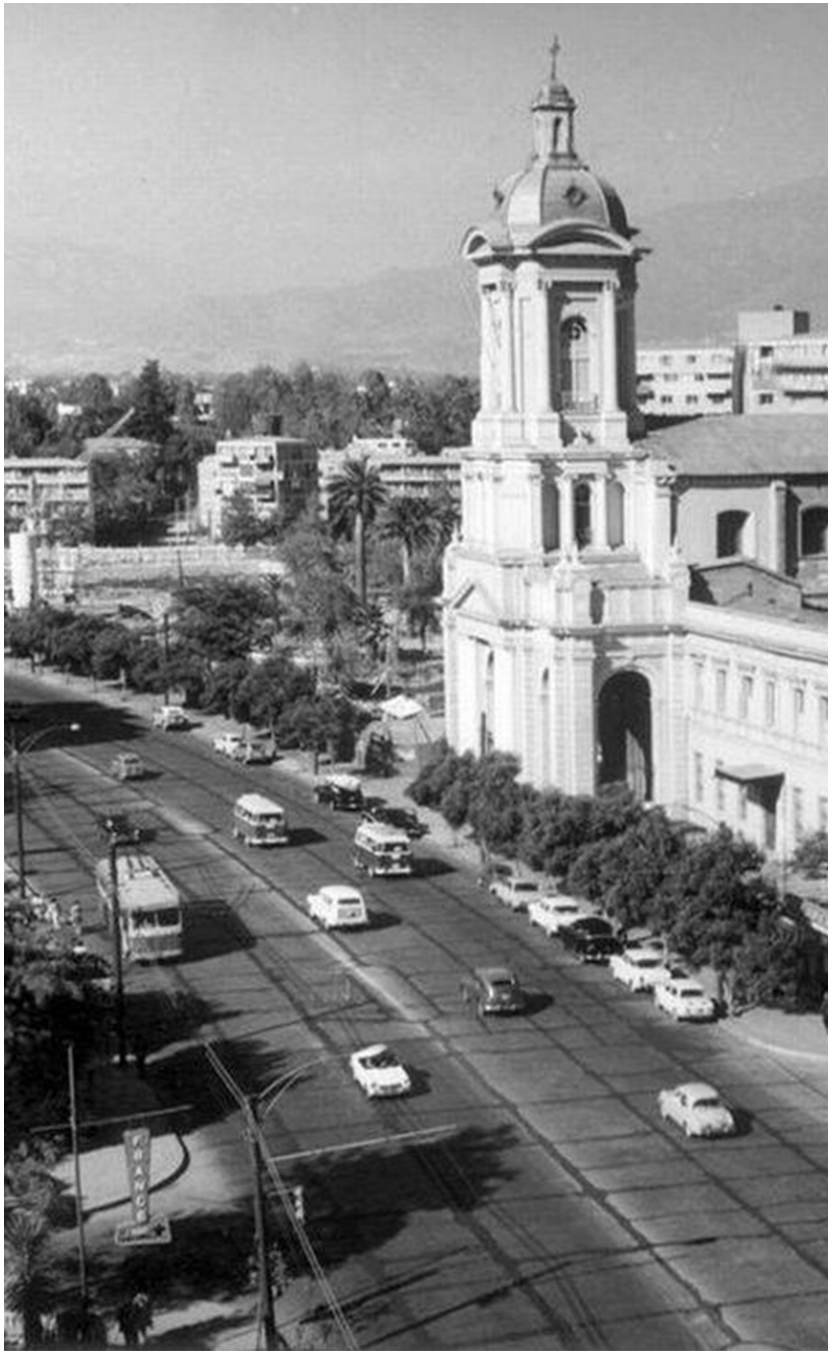
El proyecto considera la preservación del cuerpo correspondiente a la iglesia de la Divina Providencia y una parte mínima del claustro que la rodea, así como la plazuela en la esquina de avenida Antonio Varas. El proyecto se diseña entre 1953 y 1957, demorando la construcción hasta 1964 y no

[136] Otro de los lugares de condiciones equivalentes son los terrenos de la antigua Quinta Normal al oeste de la ciudad central, donde se desarrolla otro de los proyectos más significativos de la época: la Unidad Vecinal Portales. La que junto a este proyecto en Providencia son los más representativos de un momento clave de la arquitectura moderna en Chile.

[137] En una de estas manzanas de la nueva traza se confina el predio del nuevo Hospital Pediátrico Calvo Mackenna, generado a partir de las instalaciones del sanatorio levantado al interior del antiguo orfanato.

[138] El proyecto corresponde a los arquitectos Carlos Barella e Isaac Ezkenazi. La empresa constructora es Neut Latour, una de las más grandes de la época, consolidada principalmente con las obras del nuevo plan habitacional.

[139] ACM, Providencia, 21 de julio y 31 de agosto, 1955.



L7.20 Vistas de la UVP entre 1960 y1968.

Fotografías de la Unidad Vecinal Providencia desde su época de construcción hasta la finalización de obras y ocupación de los edificios. Vistas de avenida Providencia durante distintos momentos de las obras (página izquierda) hasta los patios interiores (página derecha) generados en el parque que daba unidad a todo el conjunto habitacional. Las dos torres y de locales en el frente intentarán mantener la continuidad Wcomercial de la avenida principal.
(fotos de autor desconocido)

construyendo los cuatro cuerpos edificados que dan sobre avenida Providencia. Se inicia por etapas desde los edificios que enfrentan avenida Antonio Varas avanzando hacia el oriente del terreno. La etapa postergada de las obras es posteriormente reemplazada con un nuevo proyecto, el que finaliza su ejecución en 1968, alteración que traiciona los principios puestos en juego en toda su extensión precedente. Se propone el reemplazo de los cuatro bloques originales por dos grandes torres de planta en hélice y 23 pisos de altura conectadas por una placa comercial de dos niveles con locales hacia el frente de la avenida y hacia el interior del conjunto. El frente de avenida Providencia asume la forma de una gran explanada despejada, que en el subsuelo contiene los estacionamientos subterráneos del conjunto.

La solución ejecutada puede comprenderse como más próxima a los principios de construcción que la propia avenida plantea a toda su extensión en el intento de consolidar un continuo comercial sobre la vereda de paseo. Pero el cerramiento edificado del mismo conjunto hacia el parque interior, la desproporción de sus torres en altura e inmediatez sobre la misma avenida y el volumen de la iglesia patrimonial preservada, dan cuenta de lo grueso y torpe del diseño plasmado en el privilegiado terreno disponible. Todo ello resulta muy lejano a la cualidad urbana dentro de la diversidad que avenida Providencia había logrado ir imponiendo en las distintas intervenciones ocurridas en su espacialidad que laboriosamente ha ido consolidando en su extensión para el desarrollo de una fisonomía con identidad y cierta calidad que la distingue.

La experiencia urbana ganada por el lugar

El proceso de consolidación urbana y de una evolución acelerada sobre la forma construida pone a prueba las condiciones, cualidades y atributos de una voluntad de imagen deseada, de suponer que existiese claridad al respecto, o al menos una imagen decantada desde la práctica edificatoria en el lugar. Desde la suma de intervenciones, públicas y privadas, principalmente, sobre el espacio urbano de la avenida es donde se configura una imagen generada de condiciones propuestas y moldeadas por la normativa edificatoria vigente. Existe una voluntad explícita de distinguir, excepcionalmente, y sólo para la misma avenida Providencia, una configuración de edificación continua como expresión del espacio conformado por el conjunto de sus cuerpos edificados, en contraste a la tipología impuesta a todo el resto del territorio comunal, incluyendo todas sus avenidas restantes, independiente a su jerarquía.

Asimismo, se reconoce en esas cualidades de origen, preservadas en su desarrollo posterior, un atributo urbano excepcional para el territorio comunal, la continuidad de veredas peatonales amplias y vitrinas comerciales configuradoras de un continuo de fachadas, originalmente soporte de los cuerpos edificados para posteriormente autonomizarse, del cuerpo pero no de la línea. En placas comerciales independientes a esos edificios de envergadura cada vez mayor, pero siempre condicionados por esa línea oficial que regula trazado y ancho de la avenida. Para reforzar su calidad en atributos otorgados por ciertas condiciones acompañantes de un paseo, como el de una sombra proyectada en continuidad, de árboles o de los propios edificios configuradores de la sección de la avenida.

La forma construida sobre la propia avenida Providencia ha recurrido a varios de los componentes fundamentales de una calle de la ciudad tradicional agregando otros de novedad, para contrastar en la particularidad de su configuración con su entorno inmediato, urbanizado de otro modo. Precisamente esa distancia a la ciudad ajardinada, de cuerpos menores y construidos aislados entre si, le permite imponer un orden que la cualifica como una excepción que hace posible su existencia y la otra, alimentando a esas otras extensiones de suburbios demandantes de una centralidad urbana próxima que los sustente.

Observada avenida Providencia en comparación a situaciones equivalentes en la estructura urbana de la ciudad capital de inicios de la década de 1960, su intensidad edificatoria sólo es comparable con la desplegada sobre la trama de damero del núcleo más central de Santiago. Siendo el centro tradicional con quien comparte ese proceso de sustitución de cuerpos edificados por nuevos edificios que respetan y promueven un primer piso comercial y de fachada continua, con plantas superiores destinadas a residencias u oficinas, debe reconocer la avenida que la intensidad y diversidad comercial del centro histórico es todavía muy superior a la que ella ostenta. Por otra parte, el conjunto de avenidas estructurantes del sistema urbano en expansión sobre la superficie más plana del valle, en especial, hacia el sur y oriente del centro, y con menor fuerza hacia el norte y poniente, muestra a un conjunto de avenidas con vocación de conectividad y centralidad que aglutina la actividad del comercio y los servicios con intensidades, a veces, comparables a avenida Providencia. Así avenidas como Irarrázaval, en Ñuñoa, también trazada hacia el oriente; o Gran Avenida, en San Miguel, con destino hacia el sur; o avenida Independencia, hacia el norte, presentan una actividad comercial y de equipamiento equivalente a la desarrollada a la fecha por avenida Providencia. Pero ninguna de ellas demuestra con fuerza equivalente la coexistencia de ese incremento de actividad con el proceso de recambio del cuerpo edificado que lo sustenta, en el grado y la velocidad que lo hace la propia avenida Providencia. Esa condición urbana se intensificará en el tiempo, con lo cual el grado de centralidad urbana ganado por la avenida en estudio, sólo se reforzará en las décadas venideras hasta hoy.

[23] Nota especial:

Nivel	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	7ª
Zona especial							
Frente parque Providencia	60%	50%	50%	50%	50%	50%	50%
Cruce P. de Valdivia / Providencia	60%	50%	50%	50%	50%	50%	
Plaza Los Leones	70%	50%	50%	50%	50%	50%	
Plaza Canal San Carlos	60%	50%	50%	50%	50%		
Nivel	1ª	2ª	3ª	4ª	5ª	6ª	7ª
Zona comercial							
Av. Providencia de J.M. Claro a P. de V.	70%	50%	50%	50%	50%	50%	
Av. Providencia de P. de V. a Tobalaba	60%	40%	40%	40%	40%		

OLUCP, 1944, 14.

Doctorando
Pedro Bannen Lanata

Director
José Luis Gómez Ordóñez

Programa de Doctorado
Doctorado en Ingeniería Civil y Arquitectura

Institución
Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio,
Universidad de Granada