



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 uno



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 uno

El doctorando PEDRO BANNEN LANATA y el director de la tesis JOSÉ LUIS GÓMEZ ORDÓÑEZ garantizamos, al firmar esta tesis doctoral, que el trabajo ha sido realizado por el doctorando con la tutela del director de la tesis y hasta donde nuestro conocimiento alcanza, en la realización de este trabajo se han respetado los derechos de otros autores a ser citados, cuando se han utilizado sus resultados o sus publicaciones.

Granada, 21 de mayo de 2017

Director de la tesis

Fdo.: José Luis Gómez Ordóñez

Doctorando

Fdo.: Pedro Bannen Lanata

Agradecimientos

El largo tiempo tomado para emprender un trabajo de investigación como este, sólo engrosa el listado de personas, de lugares y de situaciones a las que uno le debe realmente la capacidad de llevarlo adelante. En este caso se inicia en lo más cercano como son la experiencia de vida en torno de la avenida en estudio, ser testigo de su desarrollo desde recuerdos de infancia, de juventud y adultez, hasta revisiones disciplinares del lugar desde los estudios de arquitectura y urbanismo, cuyo campus está alojado a pocas cuadras de la misma avenida Providencia. Al trabajo paciente de años de mi padre como urbanista del municipio a cargo de sus derroteros y voluntarioso convencido de que el lugar siempre puede ser mejor para sus habitantes. A profesores urbanistas visitantes como Manuel Solá-Morales y Philippe Panerai que en su paso por nuestra facultad daban testimonio de sensibles modos de abordar la cuestión urbana como un asunto complejo pero a la vez de lógicas de funcionamiento muy básicas, cuando se las descubre y domina. A los profesores locales que desde distintos puntos de vista abordan el estudio de esta ciudad o esta comuna, entre ellos, a los profesores Armando de Ramón por su delicada forma de mostrar la historia de Santiago y Montserrat Palmer por su sensibilidad crítica para develar esos procesos contenidos en Providencia. A los que me entusiasmaron en esta tardía tarea de emprender una tesis doctoral sobre el estudio de un lugar cercano que me resultare tan misterioso, sorpresivo como apasionante, en especial, al profesor y amigo José Rosas. A mi universidad y mi facultad, en todos aquellos que respaldaron de maneras muy diversas pero efectivas esta tarea. A los que debo haber aprendido la pasión por investigar desde nuestro campo disciplinar, como los profesores Fernando Pérez y Hernán Riesco. A todos los que colaboraron directamente en el logro de este resultado, desde los profesionales del municipio, en la persona de Gloria Godoy y el fotógrafo Patricio Casassus. A los múltiples archivos de imágenes, donde Guy Wenborne es pieza fundamental desde hace años. Al trabajo meticuloso de edición y diseño de Antonia Bannen. A mi familia, Josefina, Camila, María José, Antonia y Germán, por todo el tiempo cedido y ánimo entregado para salir adelante airoosamente con lo emprendido. A los amigos que opinaron y animaron esta faena. Agradezco en especial a la ciudad de Granada, su universidad y el grupo de profesores del departamento de urbanística que me acogieron en una ciudad que da cuenta en tantos de sus espacios de que trata la buena forma urbana: son lugares y son amigos. Al trabajo de José Luis Gómez-Ordoñez, para acompañar paciente y metódicamente este trabajo durante todo este tiempo.

*A mi madre,
que me enseñó a conocer la avenida, caminándola
A mi padre,
de quien aprendí a observarla con atención
A José Luis,
que me animó a mirarla con libertad.*

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)

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

Índice

Introducción	001
<i>Los objetivos del estudio</i>	
<i>La metodología de trabajo</i>	
<i>La estructura final de la presentación</i>	
Presentación general	009
<i>Leer la ciudad desde una avenida</i>	
El trabajo como encargo	009
<i>La doble lectura como estrategia</i>	
<i>Leer la calle</i>	
<i>Leer la avenida</i>	
Todos los tiempos presentes en una avenida	015
<i>Dos fechas, una historia compartida</i>	
<i>Dos referencias, un mismo lugar</i>	
<i>La geohistoria desagregada de una avenida metropolitana</i>	
Tres momentos reconocidos en una ciudad en movimiento	022
<i>La ciudad elevada, de 1875</i>	
<i>La ciudad expandida, de 1932</i>	
<i>La ciudad multiplicada, de 1960</i>	
Un registro levantado en diez lecturas de la avenida	027
<i>Uno: El camino que precede a la avenida</i>	
<i>Dos: La capacidad de reinventar un mismo lugar</i>	
<i>Tres: La intensidad en las primeras actuaciones urbanas en torno a la avenida</i>	
<i>Cuatro: La avenida comprendida desde la nueva escala de la ciudad capital</i>	
<i>Cinco: La avenida asumida como proyecto urbano -la sección occidental-</i>	
<i>Seis: La avenida asumida como operación urbana -la sección oriental-</i>	
<i>Siete: La avenida expresada en una fachada -el frente comercial como factor unificador-</i>	
<i>Ocho: La avenida revisitada desde nuevas claves para su lectura</i>	
<i>Nueve: El manifiesto de una nueva avenida Providencia</i>	
<i>Diez: La avenida como componente fundamental de la metrópolis</i>	

PRIMERA PARTE

La aparición de la avenida y el territorio comunal 071

El encuentro de dos órdenes coexistentes y confrontados: campo y ciudad confluyen en el camino de Providencia.

Urbanizar la cualidad geográfica: ciudad-jardín y ciudad-lineal adaptadas al lugar.

Lectura uno

Las referencias de Providencia como lugar: la existencia del camino 075

La relación dialógica entre lugar y ciudad: Vínculos mutuos entre el lugar de Providencia y la ciudad histórica.

Miradas desde los territorios de Providencia hacia la ciudad de Santiago.

La ciudad y el camino. 0 (1) 1 077

La relación de Santiago y su cordillera a través de un camino.

La ciudad y la dehesa: San Enrique y la Disputada.

El camino y el edificio. 0 (1) 2 091

Las Hermanas de la Providencia y el nombre del lugar.

Casa de Huérfanos de las Monjas de la Providencia, 1854.

El camino y los edificios. 0 (1) 3 099

Conventos, Seminario y hospitales.

Industrias en el camino de Providencia.

Primer momento

Santiago y el escenario urbano nuclear: Plan Vicuña Mackenna 1872 / 1910 117

Orden de ciudad y entornos de caos:

Modernización civilizadora versus territorios de exclusión y de las afueras.

Miradas de privilegio desde la ciudad primada hacia las extensiones orientales.

La ciudad y el urbanista. 1 (S) 1 119

La idea de ciudad de Vicuña Mackenna para Santiago.

La transformación de Santiago, 1872.

La ciudad y el plano. 1 (S) 2 131

El plano de Santiago de Ernesto Ansart, 1875.

El paseo del Santa Lucía y el dominio al oriente.

La ciudad y los planos. 1 (S) 3 141

Los planes para Santiago en mira del Centenario, 1910.

Los planos y planes de transformación, 1894 – 1928.

Lectura dos

Providencia en la geografía y entrada a la historia de la ciudad 159

El proceso de fundación de un nuevo territorio urbano: Capacidad de reinventar y reinterpretar un mismo lugar.

Las condiciones de paisaje en la conformación de la identidad del lugar.

La ciudad y el río. 1 (2) 1 161

El cauce de un siglo: los tajamares y la canalización, 1892.

El borde del río como lugar de ciudad: el paseo urbano.

La ciudad y la comuna. 1 (2) 2	183
<i>La ley de la comuna autónoma, 1891.</i>	
<i>Creación de Providencia como comuna: la avenida designada, 1897.</i>	
La ciudad y la avenida. 1 (2) 3	199
<i>La Población de la Providencia: sentido de lugar, 1895.</i>	
<i>La Gran Avenida Pedro de Valdivia: matriz urbana del nuevo territorio.</i>	

Lectura tres

Particularidades de Providencia como identidad del lugar	215
<i>Las condiciones conformadoras de paisaje y sociedad: Desde las herencias hacia las propias aspiraciones.</i>	
<i>Las miradas internas en torno a una identidad: fragmentos y componentes.</i>	
La plaza y el parque. 1 (3) 1	217
<i>Plaza Colón: la entrada del oriente. (Plaza Italia: la puerta revisitada, 1910.)</i>	
<i>Parque Forestal: el lugar conquistado, 1910. Canalización del río y ampliación del parque.</i>	
El callejón y la avenida. 1 (3) 2	231
<i>La avenida como necesidad: prolongación de callejones rurales.</i>	
<i>La avenida como voluntad: apertura de avenidas y calles residenciales.</i>	
La avenida y la ciudad. 1 (3) 3	245
<i>La ley 2203, reglas para una nueva comprensión de la ciudad, 1909.</i>	
<i>La avenida Providencia como una nueva realidad: una consolidación lineal.</i>	

Lectura cuatro

La transformación de la ciudad capital en Providencia	263
<i>El largo definitivo de la avenida: Configuración de proyectos claves para su lectura como lugar urbano.</i>	
<i>La comprensión de la ciudad en un territorio expandido y con distinto significado.</i>	
La ciudad y la avenida. 1 (4) 1	265
<i>Cambios estructurales de la ciudad capital y el país: una nueva comprensión del territorio.</i>	
<i>Los efectos y consecuencias sobre el sentido de los suburbios: Providencia.</i>	
La avenida y la comuna. 1 (4) 2	279
<i>La avenida como necesidad: apertura de avenidas y poblaciones.</i>	
<i>La avenida como voluntad: esbozos para un nuevo lugar urbano.</i>	
La ciudad y la plaza. 1 (4) 3	305
<i>Plaza Baquedano: la puerta hacia el oriente, 1928.</i>	
<i>La ley 4563 o el mandato de la (re) construcción de ciudades, 1929.</i>	

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
<i>Procesos transformadores en la avenida y sus inmediaciones.</i>	
<i>La tenacidad y perseverancia en lograr una sección vial eficiente.</i>	
La avenida y la comuna. 2 (6) 3	467
<i>La completitud urbanizada de un territorio.</i>	
<i>La fachada continua como excepción y distinción de la avenida.</i>	
Lectura siete	
La reedificación de una fachada continua para avenida Providencia	483
<i>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.</i>	
La avenida y el plan. 2 (7) 1	485
<i>Plano Oficial de Urbanización de la Comuna de Providencia, 1947.</i>	
<i>La matriz edificatoria configuradora del nuevo sentido y espacialidad de la avenida.</i>	
La avenida y la edificación. 2 (7) 2	503
<i>Acciones de mutación sobre una avenida en otra escala urbana.</i>	
<i>La búsqueda de un continuo comercial y residencial como soporte.</i>	
La avenida y el edificio. 2 (7) 3	517
<i>La agregación de volúmenes construidos para el logro de un espacio de paseo.</i>	
<i>Dos experiencias de proyectos habitacionales masivos: la puesta a prueba del lugar.</i>	

TERCERA PARTE

La puesta a prueba de la avenida y el subcentro urbano 537

Las dimensiones metropolitanas de la capital expresadas en la avenida: incorporar la diversidad sin renunciar a lo preexistente, configuración de una complejidad urbana. Sentido metropolitano de una estructura lineal y radioconcéntrica.

Tercer momento

Santiago y el escenario urbano metropolitano: PRIS 1960 543

La metrópoli expandida y sus nuevas condicionantes: fragmentación, desajustes y producción de suelo urbano.

La ciudad y el urbanista. 3 (S) 1 545

Las huellas, herencias y consecuencias de Brunner en Santiago.

La experiencia del estudio “Ensayo de Planificación del Gran Santiago”, 1952.

La ciudad y el plan. 3 (S) 2 555

Plan Regulador Intercomunal de Santiago, 1960.

Juan Honold y su estudio: principios y consecuencias.

La ciudad y las obras. 3 (S) 3 573

La infraestructura de transporte como soporte del orden metropolitano.

Juan Parrochia y el Corredor Fundamental Poniente-Oriente, 1975.

Lectura ocho

Las nuevas claves en la construcción de avenida Providencia 593

La gran escala incorporada en los componentes y las relaciones urbanas: La irrupción de nuevos tipos y magnitudes de intervención como tendencia, mientras la avenida activa su capacidad de coexistencia integradora.

La avenida y la gran ciudad. 3 (8) 1 595

Explosión demográfica, expansión urbana, intensidad metropolitana.

La configuración urbana oriental del Gran Santiago y su impacto en la espacialidad de la avenida.

La avenida y la comuna. 3 (8) 2 607

Las exigencias acumuladas sobre una avenida de complejidad creciente.

La atractividad sobre personas e instituciones de un lugar de centralidad expandida.

La avenida y el edificio. 3 (8) 3 627

La aparición de edificios y lugares claves para la futura configuración de la avenida.

Dos obras de arquitectura privada y dos órdenes para el espacio comercial gravitantes en el lugar.

Lectura nueve

La nueva enunciación (manifiesto) de avenida Providencia 655

El proyecto de la Nueva Providencia: la parte y el todo. La oportunidad de configurar una cualidad metropolitana en un lugar de escala comunal: lo excepcional del momento en el proceso.

La avenida y la polémica: primer escenario. 3 (9) 1 661

El proyecto y el metro por avenida Providencia.

La configuración de una avenida distinta en la conformación metropolitana.

La avenida y la polémica: segundo escenario. 3 (9) 2	677
<i>El proyecto y el metro por la avenida Costanera.</i>	
<i>La configuración de una avenida distinta asumida desde el debate público.</i>	
La avenida y el proyecto. 3 (9) 3	695
<i>La estrategia y el fundamento tras una obra de ciudad.</i>	
<i>Las formas para hacer del proyecto una propuesta colectiva y compartida.</i>	
La avenida y las obras. 3 (9) 4	723
<i>Procesos aprobatorios, expropiatorios y edificatorios en avenida Providencia.</i>	
<i>La década necesaria para la construcción del nuevo perfil de la avenida, 1974-1984.</i>	
La avenida y la comuna. 3 (9) 5	771
<i>La nueva dimensión y gravitación del lugar en el territorio.</i>	
<i>La escala y alcance del plan regulador comunal, 1976.</i>	
Lectura diez	
La avenida Providencia como componente fundamental de la metrópolis	795
<i>El encaje de un fragmento con identidad en la configuración de difusión en el territorio asumido por la estructura metropolitana del Gran Santiago: ¿excepción o referente? Coherencias e incongruencias confrontadas en el proyecto para el lugar.</i>	
La avenida y el lugar. 3 (10) 1	797
<i>El tiempo transcurrido entre los años 1985 y 1995.</i>	
<i>La puesta a prueba del lugar en el nuevo orden metropolitano: fuerzas externas y acciones internas.</i>	
La avenida y el significado. 3 (10) 2	815
<i>El tiempo transcurrido entre los años 1996 y 2006.</i>	
<i>Las exigencias urbanas acumuladas: complejidad interna e injerencia externa crecientes.</i>	
La avenida y el nombre. 3 (10) 3	833
<i>El tiempo transcurrido entre los años 2007 y 2016.</i>	
<i>La recuperación de un nombre y la búsqueda de sentido como lugar de destino.</i>	
Conclusiones	857
<i>Leer la avenida desde una ciudad</i>	
El encargo de la tesis	857
<i>La lectura desde un dibujo intervenido</i>	
El recorrido por la avenida	863
<i>Quince hechos urbanos presentes</i>	
El paso de arco a umbral de la avenida	877
<i>A modo de colofón</i>	
Cronología	881
<i>Un listado ordenado de hechos relevantes</i>	
Bibliografía	917
<i>Una general, una especial y otra específica</i>	

Introducción

El presente estudio intenta reconstruir, a la manera de una bitácora o diario de viaje, el proceso de evolución de un fragmento urbano particular: la avenida Providencia. En su origen uno más de aquellos caminos que arrancaban del corazón del Santiago de Chile fundacional hacia sus entornos, inmediato y mediato, para proteger el proceso de conquista y sustentar la consolidación de la ciudad capital como núcleo urbano principal del nuevo territorio nación. Pasado el tiempo ese mismo camino, designado como avenida irá configurando una de las piezas urbanas más interesante y compleja de la configuración metropolitana articulada hasta la actualidad sobre su misma traza.

En su formulación más inicial como proyecto de tesis, este mismo estudio apuntaba al reconocimiento reiterado de una predisposición de los trabajos de historia urbana acerca de ciudades del continente americano que se intenta evitar:

El estudio sistematizado de los procesos urbanos de ciudades latinoamericanas, en general, y chilenas, en particular, han colocado el foco de interés principalmente en la evolución urbana de su núcleo histórico o fundacional, perdiendo fuerza en las etapas posteriores de desarrollo por extensión, que involucran territorios mucho mayores y fragmentos urbanos de componentes más complejos y dispares entre sí. De estas nuevas áreas de desarrollo urbano, también se reconoce prioritariamente el estudio de sus áreas más postergadas, es decir, aquellas extensiones de desarrollo urbano más precario, de mayor extensión física y orientada a la población más vulnerable, y por tanto de mayor urgencia en sus requerimientos de asistencia desde las agencias públicas de gobierno (...)

Estudios de historia urbana de las capitales suramericanas que mantienen hasta principios del siglo XX una mirada integradora, a ese momento dispersan su foco de atención y optan por materias específicas o seguir reconociendo como tema principal de estudio, la evolución moderna correspondiente a la ciudad fundacional, e ignorando o tocando muy tangencialmente los nuevos territorios y componentes urbanos incorporados a la misma urbe por el propio proceso de expansión de la ciudad original.¹

Por otra parte, los escasos trabajos realizados en el caso de Santiago de Chile que abordan el estudio de algunos fragmentos distintos al espacio central, de nuevos territorios incorporados a la estructura metropolitana contemporánea prescinden de una mirada integradora. La que junto al seguimiento sobre la evolución del nuevo componente, lo hagan sobre éste puesto en relación con los núcleos de la ciudad histórica correspondiente, con los cuales mantiene una relación de forma permanente. Este trabajo se propone hacer un esfuerzo particular en el sentido de explorar y seguir, de reconstruir o restaurar el desarrollo evolutivo y edificatorio de esa avenida singular tanto a la luz de su propio proceso, como del territorio comunal al que sirve expresado en la propia avenida. Así como su relación dialógica con la ciudad central a la que se articula y con la que interactúa en el tiempo histórico transcurrido sobre un territorio compartido. En la formulación original para el proyecto del trabajo esbozado se proponía:

¹ Pedro Bannen, *Proyecto de tesis doctoral, documento de trabajo* (Universidad de Granada, 2013), 5.

El presente trabajo intenta abordar el desarrollo de un fragmento urbano muy específico, pero a la vez, relevante y gravitante en el desarrollo de una ciudad como Santiago de Chile, tanto por su particular evolución en el proceso de generación y maduración urbana como en el rol que asume desde su creación hasta hoy para articular, dar coherencia y fuerza al desarrollo metropolitano de toda la ciudad capital. Tanto sus áreas más dinámicas como amplias extensiones de la conurbación metropolitana hoy dependen, en múltiples sentidos, del desarrollo y calidad urbano logrado por este lugar particular: la avenida Providencia. Ella juega un rol estratégico en la configuración metropolitana actual, en la imagen de Santiago hacia el mundo y en constituirse en un referente interno para cualquier desafío urbano que otras zonas de la ciudad capital se propongan como opciones de desarrollo futuro.²

El esfuerzo reconstructivo de develar y poner en valor los hechos urbanos estratégicos para la conformación del lugar, no intentan un emprendimiento histórico de restitución del pasado, sino más bien descubrir la comparecencia actual de esos mismos eventos y por sobre todo, la relevancia que ellos tienen como componentes notables para asumir los horizontes de futuro del mismo y sus nuevas relaciones con una metrópolis en permanente transformación:

El desarrollo de un trabajo de reconstrucción del proceso de incorporación, configuración y consolidación urbana de avenida Providencia, como fragmento estratégico en la conformación actual y futura de Santiago de Chile, junto con aportar en la novedad de su registro puede constituir un referente a futuro para abordar el estudio de otros lugares de ésta u otra ciudad del continente suramericano. Así como entregar elementos de interés para abordar planes, programas y proyectos que asuman los desafíos de lugar, ya sea en la propia avenida Providencia, o en otros lugares donde el método de estudio del proceso de evolución urbana aplicado a la fecha pueda ser replicado en otras latitudes y condiciones.

El trabajo a desarrollar se propone como desafío el logro de una doble lectura: uno, que promueva la reflexión crítica y teórica sobre la evolución de la ciudad contemporánea suramericana desde un caso particular de estudio, y dos, entregar un método de abordar fragmentos urbanos relevantes a la configuración actual de las ciudades aportando medios para enriquecer los argumentos de intervención sobre estas realidades, que se ven en la operatividad actual prácticamente dominadas por las razones técnicas de especificidades siempre parciales y con poco sentido de totalidad, o sencillamente, por decisiones generadas desde las denominadas “fuerzas del mercado”. Ambas consideraciones relevantes en el desarrollo y la dinámica urbana de las ciudades, pero en ningún caso concluyentes para el logro de una mirada y posterior actuación integral sobre el lugar a intervenir.³

A manera de hipótesis inicial del trabajo se intenta demostrar desde un caso particular de estudio como la evolución urbana de las mayores metrópolis continentales obedece tanto a un conjunto de fuerzas de crecimiento histórico generado desde su núcleo fundacional como a la incidencia y complejidad asumida, con rasgos de propia identidad para cada caso, de otro conjunto de variados componentes y fragmentos del mismo sistema urbano que van adquiriendo (y otras veces perdiendo) valor y presencia gravitante durante períodos de tiempo paralelos en su desarrollo.

El estudio específico de la configuración urbana y material a través de su propia historia, de avenida Providencia en Santiago de Chile, intentará demostrar desde este caso de estudio singular, esa ca-

pacidad real y tangible de generar un fragmento urbano complejo y con identidad, que hoy gravita con un rol relevante en la estructura metropolitana de toda la ciudad capital, adquiriendo de forma simultánea un sentido local fundamental y jugando un rol destacado en el contexto urbano en que se sitúa. En síntesis, se propone evidenciar como puede un camino de alrededores, de penetración hacia el macizo cordillerano, de orden secundario dentro del sistema de caminos de relación de la ciudad capital de mediados del siglo XIX, llegar a constituirse cien años más tarde en la pieza clave, la de mayor intensidad en la dinámica urbana desplegada por la configuración metropolitana asumida por el Gran Santiago:

Asimismo, se intentará demostrar como la comprensión integral desde una revisión cuidadosa sobre los componentes claves del desarrollo urbano histórico de la avenida condiciona y orienta los posibles derroteros de futuro del mismo lugar.

En síntesis se apunta a intentar responder ¿cuáles son los componentes o hechos urbanos claves, generados en su propia historia que configuran avenida Providencia en su actual momento? ¿cómo gravita avenida Providencia desde su configuración urbana reconocida en la cualidad metropolitana del Santiago de Chile hoy? y ¿cuáles serían las condicionantes fundamentales a considerar para intervenir con visión de futuro sobre el lugar?⁴

Los objetivos del estudio

El objetivo general propuesto apunta a determinar con la mayor precisión posible, a través de un cuerpo de lecturas sucesivas y complementarias, aquellos componentes fundamentales de la configuración material de avenida Providencia, comprendida tanto como un lugar urbano con sentido e identidad propio, como la de fragmento con un sentido gravitante en la conformación de la escala mayor de ciudad, y luego metrópolis de Santiago de Chile. Asimismo mediará entre ambas escalas o planos de lectura otro rol intermedio de la avenida, como elemento estructurante principal del territorio comunal de su mismo nombre. Si bien esas lecturas propuestas tendrán un orden temporal secuencial en lo general, prevalece en su interés principal el develar aquellos elementos fundamentales en completitud para la comprensión de la avenida, por sobre el paso cronológico ordenado de todos los hechos relevantes de lo que en ella ocurra. A manera de complemento, se incorpora al final del conjunto de las diez lecturas una cronología de eventos que ayuda a esa comprensión secuencial y más ordenada en el tiempo de los hechos ocurridos.

Los objetivos específicos propuestos en el plan de trabajo abordado son tres. El primer objetivo es, detectar y determinar una fuente primaria que recoja del modo más completo y sistemático posible, el acontecer urbano del lugar registrado desde el mismo, apuntando a su configuración material en el lapso de desarrollo abordado por el estudio, es decir, aquel arco de tiempo que registre con fidelidad su condición de traspaso desde camino rural hasta avenida urbana, o más bien, lugar con vocación de centralidad metropolitana. El segundo objetivo es, recopilar y sistematizar todo el material iconográfico posible (mapas, planos, fotos, pinturas y dibujos) que de cuenta y testimonio gráfico de los mismos pasos u otros hechos relevantes complementarios que ayuden a dar forma a esas configuraciones concretas que la avenida va adoptando a través del paso del tiempo y del desarrollo, exigido y referido desde esa ciudad capital

² Pedro Bannen, *Proyecto de ...*, 6.

³ Pedro Bannen, *Proyecto de ...*, 6.

⁴ Pedro Bannen, *Proyecto de ...*, 6.

a la que pertenece. El tercer objetivo es, apoyar en cualquier otro material documental complementario que resulte de interés para el levantamiento más fiel intentado, que registre el proceso evolutivo urbano de Santiago de Chile, en el marco del desarrollo histórico como ciudad capital de su país y de aquellos referentes externos a la propia ciudad que actúan sobre su propia conformación y percepción de mundo. En ello se trabajará tanto desde material escrito como documentos iconográficos que resulten de interés para el objetivo central de estudio.

La metodología de trabajo

Para la ejecución del trabajo propuesto se ordenaron las actividades de investigación de acuerdo a las tres líneas planteadas en los objetivos específicos anteriores. Respecto al primer objetivo se exploraron distintas fuentes posibles para la construcción de ese registro sistematizado de acciones que impactaren como hechos urbanos sobre la evolución temporal de avenida Providencia. En ese sentido se determinó inicialmente que las actas de sesiones del Consejo Municipal de Providencia, se constituían en el registro más exhaustivo y regular en el tiempo para la detección del tipo de hechos que interesa develar. Se inician en el año 1897, con la creación de la comuna de igual nombre y la conformación de su gobierno local y continúan hasta hoy, con dos breves interrupciones asociadas a períodos convulsos de la historia nacional (entre 1925-1926 y en 1974). Facilitó la revisión de las actas originales completas, la existencia de un registro sistematizado y digitalizado de acuerdos hecho por el propio municipio y de acceso público. Así se revisaron y sistematizaron, en las materias atinentes a la propia avenida, al espacio público comunal o a proyectos urbanos en general, un total de 3.362 actas. Procesadas todas ellas desde las actas de acuerdos y con posterioridad, profundizada en aquellos casos que lo ameritan a través de la revisión de los libros de las actas originales.

El trabajo realizado puso en evidencia los momentos de aparición de temas variados y conflictos detonados, así como las intensidades y prioridades otorgadas a las distintas cuestiones urbanas por el gobierno local en cada momento, principal responsable de llevar adelante el desarrollo territorial de la comuna y de su componente urbano primordial en que se constituye avenida Providencia, para todo el arco de tiempo estudiado. El mismo registro local hace presente tanto la preocupación surgida desde el propio territorio hacia su desarrollo, como las influencias ejercidas desde otros entes de escala mayor como el gobierno regional, el metropolitano y hasta el gobierno nacional en momentos específicos del transcurrir urbano del lugar.

Respecto al segundo objetivo que intentaba la recopilación más exhaustiva posible de material iconográfico, éste se ordena en dos grupos principales. Por una parte, la búsqueda de mapas y planos del registro de las distintas etapas de evolución material de la avenida, sea por levantamientos de lo existente como por planes y proyectos ideados, el que resultó de una productividad baja dado el escaso material planimétrico archivado y preservado en general. Material ya trabajado y publicado, por lo general de la ciudad completa por sobre la comuna o la propia avenida, fueron el soporte principal para esta fase del trabajo. En relación al material fotográfico, éste resultó más abundante aunque muy desordenado, con

aportes relevantes de colecciones de fotografías disponibles en soporte digital de libre acceso, con dificultad de establecer fuentes originales y derechos de propiedad al respecto. En el mismo sentido, un apoyo importante al trabajo fue la colección fotográfica contenida en el archivo documental municipal que ha ido configurando una base interesante de información sobre el desarrollo histórico de Providencia, el que además se difunde a través de variadas publicaciones editadas durante el desarrollo de este trabajo investigativo.

Respecto al tercer objetivo que apunta a la ampliación de la información sistematizada, tanto la referida a la propia avenida como de la comuna de Providencia, colocada en el marco espacio temporal del desarrollo urbano de Santiago de Chile y del país. Asimismo la información recabada se llevó a escalas mayores cuando se requería en función de establecer líneas de referencia con otras ciudades continentales o con las principales corrientes de pensamiento sobre la ciudad a nivel mundial para los distintos momentos recogidos en el proceso seguido del desarrollo de avenida Providencia. Este esfuerzo se concentra en el reconocimiento de tres momentos claves tanto de la percepción de la propia ciudad capital como de los planes de intervención o transformación de la misma.

Todo el material procesado y generado en el trabajo de investigación se ordena y traduce en dos cuerpos principales: el discurso contenido en un texto escrito y un compendio comentado de imágenes que lo acompañan. Donde ambos se apoyan en su desarrollo pero manteniendo la autonomía de cada uno como una lectura independiente y dialógica, posible de construir para todo el proceso de una evolución urbana, ocurrida a partir de múltiples partes con autonomía en sí, pero que configuran desde los principales hechos urbanos acaecidos el relato de la construcción material sobre avenida Providencia, asumida en simultaneidad como continente y contenido, es decir, el lugar edificado que expresa un modo de ser ciudad y que acoge los actos que expresan un modo particular de vivir en ciudad.

005

La estructura final de la presentación

La configuración terminada del trabajo realizado adopta la forma de un conjunto de diez breves ensayos (denominados lecturas), que se ordenan en tres partes principales. Cada una de estas partes se compone de un texto inicial (denominado momento) que da cuenta de un estado de situación, particular y privilegiado, de la ciudad capital para el período abordado seguido de tres ensayos o lecturas sobre el acontecer de avenida Providencia. La lectura uno se anticipa a las tres partes principales señaladas, por corresponder su desarrollo a una condición que antecede el período de tiempo de estudio, estrictamente. De algún modo actúa de preámbulo o primer escenario del lugar.

A su vez, el total de las diez lecturas y tres momentos, están precedidas como conjunto por una presentación general que intenta conformar una manifestación integrada, suscita e introductoria de los contenidos desarrollados en detalle en el conjunto de todos los textos posteriores. El mismo conjunto de textos está cerrado por un colofón, a modo de conclusiones, que intenta una lectura cruzada de esa misma totalidad pero ahora asociada al paso por la trayectoria de la avenida, delineada desde los signos tangibles de su evolución temporal reconocido en su transcurso espacial actual en un recorrido por el propio lugar.

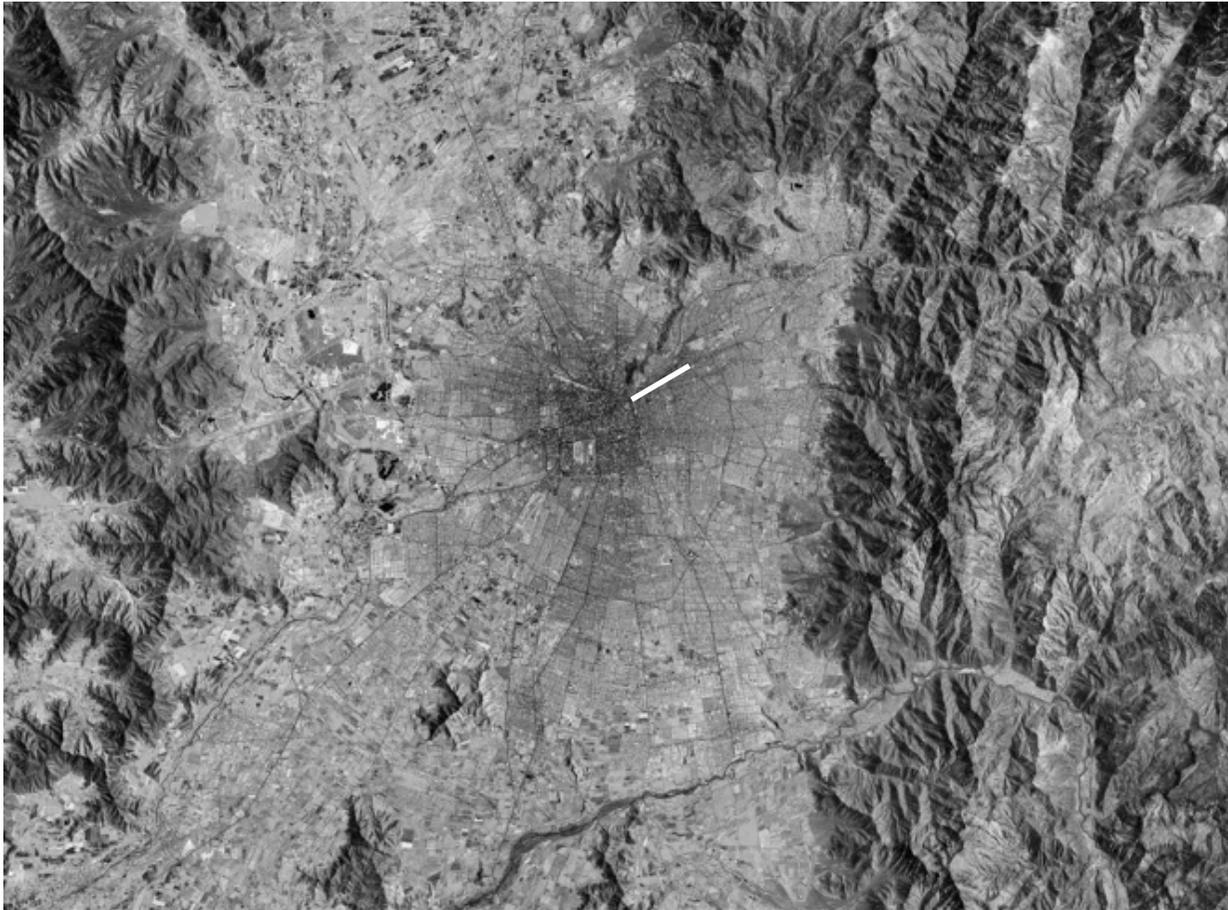
Los textos correspondientes a los ensayos de las diez lecturas principales están compuestos cada uno por tres partes de extensión variable (con excepción de la lectura nueve que está conformada por cinco partes) titulado y articulado por pares de conceptos, los que ponen en valor aquellos componentes principales que actúan sobre los hechos urbanos que configuran con mayor propiedad cada situación reconocida como relevante en la conformación de la avenida.

Los textos de las diez lecturas tienen una secuencia de orden temporal o cronológico relativo, pero con la libertad de expandir o contraer el arco respectivo de acuerdo al desarrollo más completo del tema tratado (y evitando todo lo posible las referencias “como se dijo anteriormente” o “como se explica más adelante”). Asimismo existen períodos de tiempo no tratados explícitamente o tocados de modo superficial, dada su baja incidencia para la realidad constitutiva de la avenida Providencia en su expresión ciudadana actuante y en su vigencia contemporánea más plena.

*“¿Por qué me hablas de las piedras?
Es sólo el arco lo que me importa.
Polo responde: -Sin piedras no hay arco.”*
(de *Las ciudades invisibles* de Italo Calvino, 1972)

*“No hay acto que no sea
coronación de una infinita serie de causas y
manantial de una infinita serie de efectos.”*
(de *La flor de Coleridge* de Jorge Luis Borges, 1951)

“Habitar significa dejar huellas.”
(de *Libro de los pasajes* de Walter Benjamin, 1935)



PG.01 Imagen sobre valle de Santiago, 2015.

*Vista satelital de la cuenca del río Maipo (borde inferior de la imagen) y la extensión ocupada por Santiago con la configuración metropolitana sobre el plano del valle, con el segmento ocupado por avenida Providencia indicado (en barra blanca).
(foto satelital Landsat Copernicus)*

Presentación general
Leer la ciudad desde una avenida

El trabajo como encargo

“Y, al igual que ocurre con nuestras vidas, la mayor parte de las veces es por otros por quienes nos enteramos del significado de la ciudad en la que vivimos.”

(Orhan Pamuk, en *Estambul*)

El presente trabajo de investigación es un intento por abordar el estudio de crecimiento y transformación de un fragmento urbano muy específico, pero a la vez estratégico en el desarrollo general de una ciudad como Santiago de Chile. Tanto por su particular evolución en el proceso de generación y maduración urbana como en el rol relevante asumido progresivamente, desde su creación hasta hoy como pieza clave para articular, dar coherencia y fuerza al desarrollo metropolitano de toda la ciudad capital. Sus áreas activas más dinámicas y gravitantes sobre la actual estructura en la configuración urbana, así como amplias extensiones de la conurbación metropolitana dependen directamente y en múltiples sentidos de esa evolución asumida, del desarrollo desplegado y cierta madurez lograda por este lugar particular: la avenida Providencia. Juega esta avenida un rol estratégico en la configuración metropolitana general, en la imagen transmitida por Santiago capital hacia el mundo y en ser considerado como un referente prioritario e ineludible, ya sea para una comprensión metropolitana cabal, o bien, para asumir cualquier desafío urbano por las distintas áreas componentes de la ciudad capital, cuando se proponen afrontar opciones de desarrollo a futuro.

009

La doble lectura como estrategia

El trabajo se propone como desafío principal dilucidar esa condición urbana multifocal y multiescalar planteada para el lugar e intentarlo desde una doble lectura. Por una parte, revisar la historia material de construcción de la propia avenida, iluminada desde la reflexión crítica y teórica sobre la evolución de la ciudad contemporánea abordada principalmente desde la atención colocada en este caso paradigmático de estudio y lo particular de su proceso de transformación. Hacerlo desde la lectura recíproca de texto y contexto que confiere una aproximación alimentada mutuamente desde la historia interior del propio lugar (texto) y la evolución urbana en todas las dimensiones de su entorno mayor, desde la propia comuna que le da sede, la ciudad de Santiago que la justifica (contexto) en el horizonte cultural que tanto un país y un continente confieren a cualquier proceso local. Por otra parte, intentar entregar un método de trabajo para asumir la intervención de fragmentos urbanos relevantes en la configuración actual de las ciudades en sus expresiones metropolitanas más actuales, aportando medios concretos para enriquecer

los argumentos de actuación sobre estas mismas realidades, desde horizontes de espacio más amplios y profundidades de tiempo más iluminadoras que, la mayor parte de las veces, la contingencia escamotea.

Actualmente estas intervenciones urbanas a distinta escala, se ven prácticamente dominadas y tensadas entre las respuestas técnicas de especificidades altamente desarrolladas en sí mismas, pero siempre parciales y con poco sentido de totalidad, o bien, por decisiones generadas desde las denominadas “fuerzas del mercado” que actúan sobre la realidad con la urgencia de una ganancia económica particular. Variable que ha estado siempre presente en los grandes momentos del desarrollo urbano pero nunca tan aislado y dominante como en el momento actual. Así, ambas consideraciones siendo relevantes, al tiempo que inmediatistas, pero en ningún caso concluyentes ni completas para el logro de una mirada y actuación comprensiva sobre el lugar a estudiar y hacerlo desde aquella magnitud que comprometa su verdadero desarrollo de futuro. Esa cualidad integradora de reformulación permanente, de actuación parcial y de acumulación progresiva, sí ha estado presente de un modo u otro en un amplio arco de tiempo, en el registro histórico de la evolución urbana de avenida Providencia y eso se pretende constatar y poner en evidencia en el transcurso del estudio.

El desarrollo de un trabajo de reconstrucción del proceso seguido de generación, configuración y consolidación urbana a través de su historia material como lugar, focalizado sobre la avenida Providencia como fragmento estratégico en la conformación actual y futura de Santiago de Chile, junto con aportar en la novedad de su registro puede constituir un referente a futuro para abordar el estudio de otros fragmentos y componentes de valor para ésta u otras ciudades del continente. Así, con un especial énfasis en la búsqueda para lograr determinar elementos de interés para abordar proyectos de futuro que asuman consecuentemente los desafíos particulares de cada lugar, ya sea la propia avenida Providencia, o bien, otros lugares donde el método de estudio del proceso de evolución urbana propuesto pueda ser aplicado con sentido de realidad y oportunidad.

La evolución urbana de las grandes metrópolis contemporáneas continentales, y de ciudades metropolitanas en otras latitudes obedece en gran parte, tanto a la fuerza de crecimiento generado desde su núcleo original fundacional como a la envergadura y complejidad, con rasgos de particular identidad en cada caso, que desarrollan algunos otros componentes que se develarán claves para el mismo sistema urbano durante su evolución en tiempos paralelos y lugares próximos a esos núcleos iniciales. El estudio de la configuración material acaecido en el lugar y registrado en la propia evolución y transformación de avenida Providencia en Santiago de Chile, intentará demostrar desde este caso particular de estudio esa capacidad de generar un fragmento urbano complejo, con identidad y que hoy gravita en la estructura metropolitana de una ciudad capital, adquiriendo un sentido local relevante y determinante para sus propios habitantes y jugando un rol expandido en el contexto urbano más complejo en que se sitúa y con el que se articula e interactúa.

En síntesis, el estudio que se propone desarrollar apunta a responder: ¿cuáles son aquellos componentes o hechos urbanos claves, generados durante su propia historia, que configuran la avenida en su actual momento?, ¿cómo gravita avenida Providencia desde su configuración urbana reconocida en la cualidad metropolitana de Santiago de Chile hoy?, y ¿cuáles serían las condicionantes fundamentales

a considerar para intervenir el mismo lugar con visión de futuro y consecuente con su propio sentido de ciudad?

Formuladas las mismas tres preguntas de investigación de otro modo posible, podrían ser enunciadas de la siguiente manera: ¿por qué la avenida Providencia es como es?, ¿cómo llega a jugar el rol que desempeña en la conformación del Gran Santiago actual?, y ¿cuáles son las formas particulares, tanto materiales como propias de sus modos de uso, que generan y configuran un lugar de la cualidad de una avenida Providencia de cara a su destino urbano?

Leer la calle

El trabajo se desarrolla en un intento por traer a presencia el desarrollo a través de tiempo y espacio de un fragmento urbano fundamental de la ciudad de Santiago de Chile. Es una tentativa por develar que hechos y actos, que elementos y componentes, acaecidos y construidos en el lugar configuran la expresión urbana actual de avenida Providencia. Y desde la avenida, el registro material que testimonia tres momentos o estadios fundamentales acaecidos en el proceso de toda la gran ciudad, con huellas particulares para el fragmento en estudio. A través del registro meticuloso de vestigios que la avenida actual contiene en su configuración material y funcional, se intenta responder a la pregunta: ¿qué hizo transitar al lugar en su evolución urbana, desde ser un camino rural de rol secundario en la trama estructurante de la ciudad fundacional, a constituirse en la actualidad, en el lugar de nueva centralidad más importante y de mayor atractividad ciudadana en la configuración metropolitana expandida sobre el mismo territorio?

Los modos posibles para abordar un intento de construir, o más bien reconstituir, un proceso seguido de una evolución urbana particular para un lugar determinado en el tiempo son múltiples. Entre todos ellos ilumina el derrotero escogido para este estudio la aproximación asumida y propuesta por Edward Soja, cuando afirma:

En este sentido, estudiar el espacio urbano presenta una variedad de ejemplificaciones e interpretaciones potencialmente infinitas. Ante semejante complejidad, investigamos y explicamos todo lo que podemos, eligiendo aquellos ejemplos e instancias específicas que mejor reflejan nuestros objetivos y proyectos en particular para obtener un conocimiento útil y práctico, un conocimiento que podamos utilizar no sólo para comprender el mundo sino también para mejorarlo.¹

Arranca el estudio como un trabajo compilatorio de registros, de vestigios, de testimonios evidentes y actuantes hasta hoy en el lugar de avenida Providencia, para intentar la lectura secuencial de esa concatenación de hechos urbanos que dan forma a una realidad vigente, que se configura de las múltiples situaciones transcurridas y presentes hasta hoy en el mismo lugar. Una avenida que goza del atributo extraordinario de su propia historia, la que se escribe desde una condición de ruralidad para incorporarse al proceso de urbanización como lugar de suburbios y culminar en la configuración de un lugar de nueva centralidad, fundamental al momento actual de la metrópolis. En ello gravita en todo momento el re-

¹ Edward W. Soja, Postmetrópolis. *Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones* (Madrid: Traficantes de sueños, 2008), 40-41.

conocimiento hacia aquella cualidad de aproximación a la cuestión de la urbanidad moderna planteada claramente, ya en el año 1902, por Otto Wagner:

Lo más moderno de lo moderno en la arquitectura son, sin duda alguna, las grandes aglomeraciones urbanas existentes en la actualidad. Su dimensión, nunca alcanzada hasta el momento, ha planteado un gran número de nuevos problemas, que están a la espera de ser resueltos por los arquitectos. (...)

El planeamiento urbano se puede dividir en dos partes: el crecimiento de la periferia, donde la técnica y el arte pueden actuar y acoplarse con relativa libertad, y el centro compacto de la ciudad, donde los deseos de reforma se han de acomodar a los numerosos edificios, monumentos de arte y jardines existentes. Ambos sectores dependen, por supuesto, uno de otro y, en consecuencia, algunas tareas podrán resolverse considerando la ciudad en su conjunto.²

Corrobora esa aproximación proyectual a la comprensión de un desarrollo particular en el tiempo de la avenida, cuando la atención se convierte en registro de un proceso ya transcurrido en el lugar, en la afirmación enunciada por Philippe Panerai sobre el estudio de la ciudad:

La ciudad no es sólo repetición de tipos o yuxtaposición de tejidos, sino que expresa el proceso concatenado en el que las formas y etapas constructivas se suceden con ritmos propios, significa reconocer la biografía irrepetible e incubada de la ciudad como realidad abierta a la transformación, y por tanto al proyecto.³

El intento de reconstruir como relato de la evolución o transformación del proyecto urbano de una avenida en el interior de una ciudad siempre será fragmentario, la verdadera historia material del lugar se ha iniciado antes del comienzo de la relación. Sus componentes y circunstancias fueron siempre más numerosos, más complejos e inevitablemente, su historia continua en el tiempo y supera con creces a cualquier narración de ella misma. El caso de avenida Providencia, dentro de lo que ha sido el desarrollo urbano de una metrópolis como Santiago de Chile, no es una excepción. Lo extraordinario en su caso particular está en haber constituido pieza clave de la nueva estructura urbana en expansión, desde esa primera configuración hasta su gravitación actual, siendo que esos mismos rasgos iniciales aportados a la conformación de la ciudad no parecían otorgarle un rol tan relevante. Esa historia urbana y trascendente es comparativamente breve en el arco de tiempo total, pero transcurre en el acelerado desarrollo que abarca desde la ciudad nuclear sobrepasada de fines del siglo XIX hasta la escala de la gran metrópolis de inicios del siglo XXI. Asimismo avenida Providencia es acotada a una magnitud física relativamente discreta dentro de la expandida ciudad capital disgregada sobre la planicie del valle del Maipo que la aloja.

La historia que resulta interesante del lugar está sustentada en una capacidad sostenida en el tiempo y no necesariamente consciente entre sus protagonistas, de perseverar en reconocer condiciones que historia y geografía del lugar le entregan, y ellos hacen consecuentes a principios de actuación. Principios que reinterpretados o leídos de acuerdo a los signos de cada momento, van configurando un paisaje urbano particular y apropiado, van fortaleciendo un espesor de urbanidad que la singulariza como avenida, la destaca, le otorga identidad y primacía sobre tantos otros fragmentos urbanos componentes del Gran Santiago actual. Desde sus orígenes más lejanos conocidos hasta las más recientes actuaciones, se

puede reconocer esa capacidad de elaborar desde el propio lugar las condiciones configuradoras y dadoras de sentido a la avenida en particular y al territorio de la propia comuna, donde se articula en una lectura de escala mayor. Reconociendo de paso que ese proceso no es homogéneo, ni regular en el tiempo ni en su intensidad, menos en sus registros hallados.

Este esfuerzo de reconstruir una historia material del lugar se focaliza en el proceso de evolución y transformación urbana propiamente de la avenida como foco principal de atención y estudio, sólo con las referencias necesarias y parciales hacia el resto del territorio comunal que la acompaña y muchas veces justifica sus cambios. Así como hacia la ciudad histórica que la refiere y la ubica condicionando desde su evolución al de la avenida y viceversa, tanto como aquel otro conjunto de territorios comunales adyacentes o más distantes que la afectan, dentro del complejo proceso de configuración y articulación metropolitana ocurrido para la extensión completa del Gran Santiago.

Leer la avenida

El ejercicio de lectura sobre el proceso de transformación de avenida Providencia arranca del reconocimiento de tres condiciones urbanas clave de destacar para el caso de estudio. Ellas no son exclusivas de la avenida, pero sí fundamentales de poner en valor y colaboran en hacer foco sobre particularidades que caracterizan y dan forma al proceso de evolución y a la configuración urbana que el lugar sustenta en la actualidad, recogido esencialmente de las cualidades de una geografía y las oportunidades de una historia particular. Las tres condiciones urbanas claves para avenida Providencia, que este estudio quiere poner en valor y usar de articulaciones para la comprensión del proceso de evolución urbana sostenido por el lugar, son: la identidad del lugar, la cualidad que lo marca y la aptitud que desarrolla con mayor fuerza.

La identidad del lugar es entendida como la capacidad de responder a un nombre, el “*hecho de poder ser reconocido como tal, gracias a los elementos que lo individualizan*”⁴, que lo hacen singular, uno y único. Un reconocimiento al nombre que identifica un lugar específico con las cualidades o atributos urbanos que este sustenta, para sus habitantes actuales y pretéritos así como entre sus visitantes. La avenida logra esa identidad con su nombre con una fuerza poco habitual en Santiago de Chile, lugar que por condición generalizada es calificada como una ciudad de difícil identificación o de un reconocimiento más bien difuso y poco preciso.

La cualidad que marca el lugar, es la capacidad de avenida Providencia de que se puede cualificar, “*cada una de las características que definen un lugar (persona o cosa)*”⁵, se le puede atribuir o apreciar cualidades. Para el caso de la avenida, su cualidad o atributo por excelencia es “una condición de estar entre”, condición geohistórica que ha estado presente en todo su desarrollo como lugar, que ha marcado un modo de conformarse y comprenderse, que se potencia a su mayor intensidad en el rol que desempeña en la configuración metropolitana actual de Santiago.

La aptitud que el lugar demuestra como capacidad, señala disposición y competencia para un cierto fin, la “*posibilidad que tiene un lugar (o una cosa) para contener a otras*”⁶. La avenida Providencia destaca por su “capacidad para asumir nuevas escalas”, configuraciones y complejidades urbanas crecientes, sin

² Otto Wagner, *La arquitectura de nuestro tiempo* (Madrid: El Croquis Editorial, 1993), 94-96.

³ Philippe Panerai et al., *Formas urbanas: de la manzana al bloque* (Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1986), ¿?.

⁴ Diccionario Anaya de la Lengua, (Madrid: Grupo Anaya, 1991), 521.

⁵ Diccionario ..., 293.

⁶ Diccionario ..., 92.

desperdiciar sus atributos originales y su capacidad de adaptación al cambio ni aminorar esa identidad reconocida al lugar desde sus fases de configuración urbana más iniciales. Los procesos de incorporación de nuevas escalas y complejidades programáticas son asumidas en el proyecto colectivo de lugar, sostenido esencialmente sobre sí mismo por sobre las voluntades de sus habitantes y administradores, reconociendo en todos ellos esa capacidad de intuir nuevas realidades.

Las tres condiciones urbanas señaladas que distinguen a avenida Providencia son de presencia permanente en la historia del lugar, reconociendo intensidades y predominio de una sobre las otras en los distintos momentos de su desarrollo urbano, que caracterizan y periodizan el proceso constructivo de la misma avenida, marcando lo que se ha denominado los tres momentos o partes constituyentes del relato.

Un primer momento, con dominio del reconocimiento de una identidad propia para el lugar, se caracteriza por un proceso de clarificación de su destino como lugar y de un proceso de urbanización del total del territorio comunal en un arco de tiempo acotado, que refuerza tanto la identidad del mismo territorio como el sentido de avenida Providencia como eje estructurante de todo su desarrollo futuro. Ello parece evidente en la actualidad, pero la heterogeneidad de condiciones urbanas y rurales sobrepuestas en el territorio comunal, sumada a la gravitación de las preexistencias que condicionaron factores críticos de su conformación futura no hacía evidente la claridad sobre el derrotero a seguir por el propio lugar.

Un segundo momento, desde el reconocimiento de una condición de “un estar entre” del lugar que consolida y condiciona su desarrollo de futuro corresponde a la expansión urbana hacia los territorios orientales del valle. Un proceso de desborde y de expansión urbana acelerada hacia la cordillera, que coloca a la avenida en una nueva doble función de conexión entre el centro histórico y los nuevos suburbios residenciales de la ciudad capital. Marcados por la voluntad decidida de las clases sociales dominantes de hacer de los nuevos barrios su nueva localización en la estructura desplegada en el territorio. Condición que hará asumir a avenida Providencia una cualidad de localización alternativa de nuevos usos del suelo urbano local, especialmente de carácter comercial y de servicios.

Un tercer momento, para la avenida da cuenta de su capacidad de asumir incrementos crecientes en nuevas escalas y magnitudes de la condición urbana expresada en el lugar, con dimensiones físicas relevantes, con complejidades e intensidades de usos también desconocidas y transformaciones radicales de su propia fisonomía que pondrán a prueba su capacidad adaptativa a esas nuevas dimensiones asumidas por la escala urbana. Así el proceso de configuración metropolitana asumido por Santiago de Chile, tendrá en avenida Providencia uno de sus mejores referentes para comprender esa propiedad urbana tan particular de los buenos lugares de ciudad, donde se es capaz de internalizar nuevas dimensiones e intensidades en el uso del mismo espacio preexistente.

Tres condiciones y tres momentos, que conviven en el desarrollo de la avenida como lugar, comprendido tanto desde su dimensión espacial que cambia pero mantiene su magnitud, como temporal que hace presente condiciones distintas en intensidades combinadas y en expresiones temporales que coexisten entre permanencia cotidiana y cambio permanente del lugar. La avenida Providencia, como otros lugares urbanos de destino, en palabras y concepto del historiador Arnold Toynbee⁷, es de cierta forma siempre la misma y siempre distinta.

Todos los tiempos presentes en una avenida

“Si te digo que la ciudad a la cual tiende mi viaje es discontinua en el espacio y en el tiempo, a veces rala, a veces densa, no creas que hay que dejar de buscarla.”

(Italo Calvino, en *Ciudades Invisibles*)

Dos fechas, una historia compartida

El trabajo de investigación acota su foco temporal entre los años 1897 y 2013, independiente a preexistencias o hechos posteriores que su propio discurso haga necesario referir. Las fechas señaladas están marcadas por acontecimientos en algún sentido equivalentes o simétricos, y constituyen un arco de tiempo de 117 años durante los cuales se ha llevado adelante la designación en su condición y la conformación material de avenida Providencia.

El año 1897, corresponde al momento de creación de la nueva comuna en el escenario generalizado de reestructuración territorial del país y, en especial, por la gravitación sobre la ciudad capital del valle de Santiago con ocasión de la aprobación de la Ley de Comuna Autónoma dictada por el gobierno nacional a inicios de la misma década. En el mes de mayo de ese año se celebra la sesión de instalación y nombramiento de los tres alcaldes que por ley estarán a cargo de la administración del nuevo territorio escindido de la comuna de Ñuñoa, creada sólo el año 1891, al momento que se promulgaba la nueva ley. El mismo mes se define el inmueble que se ocupará como sede para el municipio y se declara “dar nombre de villa” a la población que actuará de cabecera de la nueva comuna. En acuerdo adoptado en el mes de septiembre de ese año se decide “establecer postes de alumbrado eléctrico en la avenida Providencia”, siendo la oportunidad que por primera vez se invoca la condición de avenida para el antiguo camino de Providencia. Este hecho hace del año señalado la fecha que marca un inicio formal en la historia material de conformación de la nueva avenida Providencia, inserta en el escenario de la incipiente escala mayor que la estructura de Santiago configurará en las primeras décadas del siglo XX sobre el territorio del valle del Mapocho.

El año 2013, en sesión celebrada en el mes de julio, la alcaldesa titular de la comuna propone al consejo municipal reponer el nombre de *avenida Nueva Providencia*, a la avenida que configura el brazo sur de la misma, desde su construcción en la década de los años setenta del siglo anterior. En los fundamentos dados por la alcaldesa para esta designación invoca las condiciones más propias que constituyen la identidad de la avenida y la comuna, así como el sentido que el lugar cumple en la configuración metropolitana de toda la ciudad capital. Este contenido en ese discurso de argumentación, tanto la invocación a una cierta tradición del lugar como a la visión de futuro que convoca a asumir el rol que la metrópolis asigna al mismo lugar geográfico e histórico en debate. No resulta ajeno al mismo debate que el nombre que se intenta sustituir hace referencia a la fecha del pronunciamiento militar del año 1973, hecho que sufriera el país como un todo, con consecuencias profundas y variadas que dejan una marca indeleble en el desarrollo histórico, más del país en general que del lugar en particular.

⁷ Arnold Toynbee et al., “Las ciudades en la historia” en *Ciudades de destino* (Madrid, Ediciones Aguilar, 1968).



PG.02 Paisaje en Providencia, 1909.

*El camino de la Providencia, vista hacia el occidente y la ciudad fundacional, con la luz crepuscular dominando sobre el cielo y la silueta recortada de la iglesia de la Casa de Huérfanos.
(pintura de Alfredo Helsby)*

En el arco de tiempo, que arranca el año 1897 cuando esa cualidad de avenida es reconocida nominalmente al trazado de un camino agrícola que la precedió, y la identidad del lugar invocado y recuperado en su propio nombre el año 2013, se desarrolla la presente aproximación a la historia o el relato material de avenida Providencia.

Se constituirá en un insumo privilegiado de referencia para todo el desarrollo del trabajo, los registros de acuerdos de las actas del consejo municipal de Providencia. Se constituye en el compendio cronológico más sistemático, detallado y propio del lugar. Capaz de recoger a la manera de un diario de viaje el desarrollo local desde las decisiones de la autoridad municipal, de las iniciativas presentadas por propietarios del suelo y emprendedores privados, de las reacciones y solicitudes particulares o colectivas de vecinos de la avenida y la comuna, y desde las directrices entregadas desde la administración central nacional para el buen gobierno de la ciudad y el país en general. Cada decisión tomada por el consejo municipal relativa a la propia avenida, a otras avenidas o lugares del territorio comunal o a disposiciones más generales, que impactan sobre todos sus vecinos y éstos sobre la forma material que la avenida va adoptando en el transcurso del tiempo. Este proceso a su vez, estará directamente condicionado por hechos que ocurran en los territorios de sus inmediaciones y su entorno, por la evolución de la ciudad central, por los avatares que la historia recoge para el país, el continente y hasta el mundo. Ellos si tienen alguna gravitación, de cierto impacto sobre la evolución urbana de la avenida serán recogidos desde fuentes secundarias que completen la mirada sobre los modos de desarrollo que avenida Providencia presenta en su evolución incremental en el tiempo y que se refleje de algún modo hasta su condición más actual.

017

Dos referencias, un mismo lugar

Una convergencia casual de dos imágenes muy distintas entre sí, resulta clave al momento de descubrir la forma y el contenido que el estudio intenta abordar y poner en valor, y por sobre todo, explicitar como lo intenta asumir. Las dos imágenes referidas son: una pintura de un atardecer en Providencia, ejecutada en 1909, y una fotografía aérea de Santiago, después de una lluvia, capturada el año 2008.

Providencia 1909, (desde una pintura de Alfredo Helsby)

La imagen a nivel del ojo de un paseante que camina mirando rumbo hacia el poniente, obra del pintor Alfredo Helsby (Valparaíso, 1862 – Santiago, 1933) con el título *Paisaje en Providencia*, registra bajo una luz crepuscular característica del valle de Santiago, una tarde otoñal del año 1909. Recoge con sensibilidad elementos componentes fundamentales del lugar de avenida Providencia como espacio público, como fragmento urbano en ciernes y como referente para cualquier ciudadano o visitante del lugar. En el cuadro captura la atmósfera de un lugar público inserto en una totalidad geográfica mayor, una construcción material que explica con detalle la cualidad temporal de la vía y sus distintos modos de uso, así como la silueta esbozada contra el cielo del edificio de la iglesia de la Divina Providencia, que da nombre desde su instalación al borde del camino y caracteriza a la propia avenida hasta nuestros días. La iglesia de Nuestra Señora de la Divina Providencia fue inaugurada el año 1880 y venía a culminar uno



PG.03 Panorámica sobre Santiago, 2008.

*Foto a vuelo de pájaro con la ciudad fundacional a los pies y mirando al oriente con el cauce del río Mapocho y la cadena del cerro San Cristóbal que se engarza con la cordillera de Los Andes.
(foto de Guy Wenborne)*

de los complejos edificios más importantes y de mayor envergadura de la ciudad de Santiago de la época, ocupado principalmente por la Casa de Huérfanos de la ciudad, iniciado en 1854 y bajo el cuidado de las Hermanas de la Providencia, quienes habían trasladado desde el lugar su casa matriz. El conjunto tiene a la fecha de la pintura, una fachada hacia la avenida de 260 metros de largo, complementada por 400 metros de cuerpos edificados en profundidad y con alrededor de treinta patios interiores.

El antiguo camino de Providencia, a la fecha ya designado como avenida Providencia, se construye desde un plano de tierra apisonada con claras muestras de charcos de agua y barro en la superficie, con un ancho aproximado de diez metros flanqueado por ambos lados con corridas regulares de árboles jóvenes (supuestamente plátanos orientales por los registros de la época). En su superficie convive el paso de peatones, coches de tiro y las marcas de rieles del sistema de tranvía tirado por caballos (“carros de sangre”) que sube al oriente por el borde norte de la avenida y esboza tenuemente su presencia casi a la altura de la iglesia. Se completa con un par de senderos paralelos de tránsito peatonal, acompañados por acequias que distribuyen las aguas de riego hacia los predios agrícolas que permanecen en el lugar y que alimentan tanto la plantación de la avenida como los predios inmediatos. El cuadro da cuenta ya de la existencia de un precario sistema de iluminación pública que mitiga débilmente la llegada de la oscuridad (reafirmado por las luminarias instaladas en el coche que se aproxima).

En el mismo lado norte y exactamente frente a la iglesia (oculto por el follaje de los árboles) se encuentra el conjunto de casas, que bajo la denominación de villa, da sede al asentamiento que fue punto de origen de la configuración urbana de la nueva comuna y de la voluntad de hacer de esa avenida Providencia su columna vertebral y el componente clave que articula su relación con la ciudad central, con el territorio comunal y con los poblados, instalaciones y haciendas localizados hacia la cordillera. El lugar donde se implanta la iglesia de la Divina Providencia está prácticamente equidistante de ambos extremos de la avenida. Entre la plaza Italia, al oeste, inicio de la avenida y de la ciudad consolidada en esa fecha, y el canal San Carlos, al este, apertura a los territorios orientales del valle y de penetración a los faldeos y el interior de su cordillera. La misma dimensión en longitud que la avenida reconoce y mantiene hasta hoy.

Santiago 2008, (desde una fotografía de Guy Wenborne)

La imagen a vuelo de pájaro registrada por el fotógrafo Guy Wenborne (Santiago, 1966 -), una tarde de invierno del año 2008, captura y sintetiza en su mejor expresión actual y permanente el sentido de un lugar como avenida Providencia. Inmersa y casi confundida en su realidad metropolitana, referida en su geografía más amplia del valle de Santiago y configurada materialmente por el testimonio edificado de su historia urbana, sintetizada en su expresión construida a la fecha.

Colocada en una geografía dominada por el macizo cordillerano de Los Andes, que ha actuado de horizonte permanente en la historia de ocupación del valle para todos los asentamientos humanos que han intentado y logrado su ocupación, ya sea temporal o permanente. Así también lo ha sido para la ciudad capital. Las altas cumbres de nieves eternas son garantes de proveer de agua al valle a través del río Maipo (al sur del valle y fuera de la imagen) y al torrente del río Mapocho (que dibuja su trazado por

el centro de la foto). A ello se agregaran cursos de agua artificiales y claves para la ocupación agrícola del valle como el canal San Carlos (traza horizontal al centro y derecha de la imagen). Asimismo configura la topografía del lugar, las cadenas de cerros que se desprenden hacia el plano con la cadena del cerro Manquehue (tercio superior izquierdo de la foto), como altura y referente relevante desde el plan del valle, que remata en el cerro San Cristóbal (centro de la imagen) orientado hacia la ciudad central (en el centro de la base de la foto). Todos ellos acompañados por el sistema de cerros islas que completan la topografía del lugar, desde el cerro Santa Lucía (en el borde inferior) apoyo de la ciudad fundacional, pasando por el cerro Blanco (a la izquierda del San Cristóbal) hasta el cerro San Luis (en plano despejado de Club de Golf, centro de la imagen), lugar del asentamiento inca principal del valle en su ocupación por un imperio externo anterior a la conquista por la corona española.

Leído el lugar desde su historia, arranca con la ocupación dispersa del valle asociada a lugares con provisión de aguas y apto para instalar asentamientos humanos. Ocupado por dos imperios en el transcurso de un mismo siglo, las condiciones del propio lugar y principalmente su relación con las afueras se trastocará radicalmente. El inca trazará caminos de conexión hacia su centro en la ciudad de Cuzco por los faldeos cordilleranos, entrando al valle por su lado norte, entre los cerros San Cristóbal y Blanco. Igual trazado seguirá la conquista hispana en su segundo intento de instalación en el lugar, saltando hacia el sur al río Mapocho y fundando la ciudad de Santiago de Nueva Extremadura en su borde y al poniente del cerro Huelén, actual Santa Lucía. El trazado del camino hacia el oriente será vía de relación con las tierras agrícolas más fértiles del valle, con las explotaciones mineras de oro y cobre en alturas de la cordillera y camino de relación con la Dehesa del Rey, requisito de todo asentamiento fundacional y ubicado en los faldeos de la misma montaña.

La historia urbana del logro fundacional de Santiago arranca de ese primer damero central, alimentado en la extensión por sus caminos de conexión en todos los sentidos cardinales, en las tierras de explotación agrícola y ganadera del plano del valle, y el fortalecimiento de dominio sobre un territorio geográfico más extenso. El desarrollo urbano del valle se verá complementado con una cantidad discreta de pequeños villorrios o caseríos siempre menos relevantes que la ciudad central o que los conjuntos edificados principales de las grandes haciendas del lugar. Esos caminos trazados en el plan serán oportunidades de instalación de actividades o comunidades de distinta naturaleza y misión, siendo favorecidos principalmente aquellos que comunican con otros centros de interés para la voluntad de arraigo y dominio, como los puertos hacia la costa del Pacífico o hacia otras ciudades del territorio que se desarrollan al sur. La consolidación de la actividad urbana se expresará en el fortalecimiento progresivo de esos trazados lineales sobre el territorio, en la expansión en nuevas extensiones del suelo urbanizado por crecimiento anular algunos siglos más tarde y en la posterior y acelerada ocupación progresiva de casi la totalidad de los suelos planos más propicios a ser urbanizados y ocupados por actividades cada vez más diversificadas y demandantes de tierra.

Esos mismos trazados sobre la superficie del plano del valle hoy constituyen las grandes avenidas que dan estructura e irrigan el sistema metropolitano de la ciudad capital. El principal arranca de la Alameda en el borde sur del damero fundacional, se prolonga hacia el oriente por avenida Providencia, ale-

daño al paso del río Mapocho para luego, alejado del río continuar aguas arriba por avenidas Apoquindo y Las Condes hasta tocar los contrafuertes cordilleranos.

La actual avenida Providencia se desarrolla entre plaza Italia y el canal San Carlos con una extensión aproximada a los 3.610 metros de longitud.

La geohistoria desagregada de una avenida metropolitana

El intento de reconstruir como relato la evolución o transformación de una calle, de una avenida o de un lugar en el interior de una ciudad siempre será fragmentario, la verdadera historia material del lugar se ha iniciado antes del comienzo de la relación, sus componentes y circunstancias fueron siempre más numerosos, más complejos e inevitablemente, su historia continua en el tiempo y supera con creces a cualquier narración de ella misma. El caso de avenida Providencia, dentro de lo que ha sido el desarrollo urbano de una metrópolis como Santiago de Chile, no es una excepción. Lo extraordinario en su caso particular está en haber constituido pieza clave de la nueva estructura urbana en expansión, desde esa primera configuración hasta su gravitación actual, siendo que esos mismos rasgos iniciales aportados a la conformación de la ciudad no parecían otorgarle un rol relevante. Esa historia urbana y trascendente es comparativamente breve en el arco de tiempo total, pero transcurre en el incrementalmente acelerado desarrollo que abarca desde la ciudad nuclear sobrepasada de fines del siglo XIX, hasta la escala de la gran metrópolis de inicios del siglo XXI. Asimismo avenida Providencia está acotada a una magnitud física relativamente discreta dentro de la expandida ciudad capital disgregada por el valle del Maipo que la aloja.

La historia que resulta interesante del lugar está sustentada en una capacidad sostenida en el tiempo y no necesariamente consciente de sus protagonistas, de perseverar en reconocer ciertas condiciones que historia y geografía del lugar le entregan y ellos hacen consecuente a ciertos principios de actuación. Principios que reinterpretados o leídos de acuerdo a los signos de cada momento, van configurando un paisaje urbano particular, van fortaleciendo un espesor de urbanidad que la singulariza, la destaca y le otorga identidad y primacía sobre tantos otros fragmentos urbanos componentes del Gran Santiago. Desde sus orígenes más lejanos conocidos hasta las más recientes actuaciones, se puede reconocer esa capacidad de elaborar desde el propio lugar las condiciones configuradoras y dadoras de sentido a la avenida en particular y al territorio de la propia comuna que articula en una lectura en escala mayor.

Tres momentos reconocidos en una ciudad en movimiento

“La ciudad fundada no sólo consigna la ocupación territorial de su propio trazado, sino que es de allí que surge la medición y trazado del territorio circundante atendido a sus condiciones geográficas.”
(Ricardo Astaburuaga en *Morfología de Chile y sus ciudades*)

Si bien el trabajo se propone colocar su centro de atención en el lugar de la propia avenida Providencia, resulta ineludible su referencia hacia la ciudad capital. Ello será recurrente en todo el trabajo, sin renunciar en caso alguno a mantener el centro de narración en lo propuesto, ni aceptar los cambios ocurridos sobre la avenida como consecuencia unívoca de la evolución del núcleo urbano central. El trabajo pone en evidencia la directa relación entre la parte y el todo, haciendo comparecer el estado de situación de Santiago de Chile en tres momentos privilegiados de su propia historia, más que por una mayor transformación o salto en su desarrollo, en comparación a otros períodos de su propia evolución, están dados por la claridad de una forma de mirar, comprender y asumir la ciudad en cada uno de esos momentos que son situaciones extraordinarias en su devenir urbano. Coincidentemente, esos mismos tres momentos son testigos de un registro en la comprensión hacia el lugar de avenida Providencia de clara distinción en su propio proceso interno de evolución y de configuración: preurbana, urbana y metropolitana.

Los tres momentos referidos están inicialmente designados con una cualidad urbana que los distingue o caracteriza, y aparecen asociados a una fecha precisa en esta presentación, que su desarrollo en el trabajo hará extensiva en los arcos de tiempo actuantes para cada uno de los mismos. Los tres momentos destacados para la ciudad capital son: la ciudad elevada, la ciudad expandida y la ciudad multiplicada.

La ciudad elevada, de 1875

Un plano de la ciudad de esa misma fecha, realizado por encargo del intendente de Santiago -Benjamín Vicuña Mackenna-, sintetiza en el dibujo un esfuerzo de tres años de administración de la ciudad capital donde obras muy concretas intentan levantar la condición ciudadana de un lugar que ha crecido desde su fundación en 1541, más por el esfuerzo de sobreponerse a conflictos y catástrofes que por la voluntad de lograr dar un sentido urbano al propio lugar. Entre las obras propuestas por Vicuña Mackenna, y en parte realizadas, destacan: el paseo público del cerro Santa Lucía, el Camino de Cintura, el parque Cousiño y la canalización del río Mapocho, entre otras, planteando en su conjunto novedosas condiciones de reordenamiento, saneamiento y hasta de operaciones inmobiliarias. El plan del intendente, que se inicia reconociendo lo crítico del estado a que ha llegado una aglomeración que superaba con creces, tamaño y relaciones de la aldea pausadamente agrandada, tuvo siempre como objetivo hacer del lugar una gran ciudad:

Una de las maneras como los estados liberales y las burguesías emergentes trataron de materializar sus programas progresistas fue remozando el perfil de la ciudad colonial, el cual no pudo ser cambiado hasta mucho después de la independencia política, envueltas como estuvieron muchas repúblicas en conflictos

intestinos que robaban toda prioridad a la renovación urbana. Al considerar la marginación que algunas economías nacionales mantuvieron respecto de los circuitos internacionales de comercio, puede decirse junto con Hardoy que, en algunos países andinos y centroamericanos, la imagen y la estructura de la ciudad colonial se mantendrán incluso hasta comienzos del siglo XX.

Como herencia del urbanismo de las Leyes de Indias, la plaza Mayor o de Armas se había mantenido en tanto espacio protagónico de esas ciudades, donde se daba una combinación única de actores urbanos -municipales, civiles, religiosos, económicos- en un verdadero centro, casi en el sentido romano.⁸

Una voluntad expresada sobre la ciudad capital, que arrancando de un detallado listado de intervenciones configura un nuevo estadio más cercano al trabajo haussmanniano en su pragmatismo de actuación a través de esa serie de proyectos concretos que en una voluntad de construir un plan totalizador sobre la misma ciudad. Articulado desde un discurso convincente e incremental, que apela a los desafíos de construir desde la visión de ciudad capital una clave urbana para todas las ciudades, y desde ellas una nueva visión de país:

De manera formidable y única en Latinoamérica, Vicuña Mackenna acompañó su obra ejecutada con la escrita, de la que fue temprana muestra *La transformación de Santiago* (1872), suerte de vademécum de su gestión municipal que prefigura las *Memorias* de Haussmann. Pero si el prefecto santiaguino se adelantó al parisién en publicar el plan de su obra, no es menos cierto que este último había sido referencia para Vicuña Mackenna, al menos por los *grand travaux* y gastos de Jean-Charles Alphand (1817-91), “el célebre ingeniero que ha transformado a París en los últimos 20 años”, tal como comentara el intendente sobre el colaborador de Haussmann en su primer informe anual. (...)

Pero más allá de las similitudes discutibles con el prefecto del Sena, la obra del intendente puso Santiago al día en las renovaciones burguesas de las capitales latinoamericanas, logro del que llegó a estar muy consciente y orondo: “Pasando de los trabajos fundamentales o simplemente de los útiles a los de ornamentación o de recreo, pero que no son de menos valía, vosotros sabéis que poseéis obras con las cuales no rivaliza ninguna otra capital de la América del Sur”, (...)⁹

Con capacidad de reconocer todas las magnitudes y matices de la conformación citadina, donde su radicalidad para distinguir y denunciar los fuertes contrastes existentes, se lo malinterpreta como un sesgo o toma de posición por una clase o una forma urbana determinada. El intendente demuestra una estrategia y una claridad para abordar un presente y el futuro posible de la ciudad capital, asociado a pretensiones políticas personales más ambiciosas, que lo apuran a materializar su proyecto paradigmático sobre el peñón del cerro Santa Lucía: construir un paseo público que pusiera la ciudad capital frente a los ojos de sus propios ciudadanos. La elevación al nuevo suelo de conquista ciudadana también pone en valor su relación con el paisaje del valle y su cordillera como telón de fondo, lugar al que se accede enfilando por el camino de la Providencia.

Así, desde el paisaje que coloca la nueva imagen de la ciudad capital inserta en su contexto mayor, asumida y referida en una totalidad panorámica por sobre los usos y las funciones que el camino ya alojaba en su trazado hacia el oriente, el lugar de la futura avenida entra de forma más perceptible y masiva en la lectura cotidiana de los habitantes de la ciudad capital.

⁸ Arturo Almandoz, *Modernización urbana en América Latina. De las grandes aldeas a las metrópolis masificadas* (Santiago: Colección Estudios Urbanos UC, 2013), 69.

⁹ Arturo Almandoz, *Modernización urbana en ...*, 81-82.

La publicación *Santiago de Chile. Su estado actual y futura formación* del urbanista vienés Karl Brunner, editada el año 1932, al término de su primera y más extensa estadía en Chile, sintetiza el pensamiento de un profesional que junto con venir a reforzar la formación de los cuadros técnicos locales y hacerse cargo del diseño de un plan de desarrollo para la ciudad capital, la deja colocada frente al desafío de constituirse en una ciudad moderna, con toda la trascendencia que el calificativo implica para su realidad urbana de la época, a la luz del desarrollo mundial de las otras capitales.

Desde la aproximación de un experto que meticulosamente observa, fotografía y registra una realidad urbana a punto de estallar en el territorio, tanto en su composición social, como en su modelo económico y en especial, su demografía, traza los lineamientos de un operar correcto sobre el lugar desde el pragmatismo, sin especulaciones formales ni ideológicas, entregando una serie de estrategias, herramientas de operación y hasta proyectos para intervenirla en propiedad y con oficio:

Las demandas para la transformación del espacio urbano tenían que ver, principalmente, con los problemas de circulación dentro del rígido trazado reticular del centro de la ciudad. Un estudio del flujo vehicular diario demostró que éste se orientaba en sentido radial hacia el exterior. En el plan ideal se delineó este flujo y se planteó, entre otras cosas, una red de dc calles y de sistemas ferroviarios conectada por medio de diagonales, a las que Brunner inicialmente no pudo oponerse y cuya planificación se basó en las necesidades funcionales. Durante el desarrollo posterior del anteproyecto se evidenció que Brunner había estudiado cuidadosamente la prolongada discusión en torno a la apertura de las diagonales, investigó las causas de su fracaso, estableció comparaciones con Buenos Aires y esbozó dos posible escenarios resultantes de la planeación de las mismas: especulación y estancamiento. (...)

Las estrategias para la transformación del centro forman parte del plan de desarrollo propuesto para todo el casco urbano. En él se incorporaron, por primera vez, todas las comunas aledañas, se definieron las superficies del ensanche y, para la ubicación de las nuevas zonas, se tuvieron en cuenta las condiciones locales (topografía, construcciones viales, etc.). El “*Estudio del Futuro Ensanche*” contenía, nuevamente, la determinación de los usos fundamentales e incorporaba, junto a las nuevas zonas de habitación, zonas mixtas e industriales y áreas verdes.¹⁰

A la realidad de una masa edificada expandida, baja y poco diferenciada, Brunner contrapone la lectura de una ciudad constituida por áreas caracterizadas, principalmente por las alturas y los usos permitidos en cada una. Desde una ciudad de negocios central hasta los suburbios de barrios residenciales, donde el urbanista reconoce la condición geográfica privilegiada de la extensión oriente como un atributo urbano a preservar en áreas de vivienda exclusiva. Esa configuración propuesta es la que se pretende construir desde el municipio de Providencia, sobre un territorio comunal que se irriga y se urbaniza desde su avenida principal y donde coexisten usos y edificios de tiempos variados, pero que la voluntad edilicia progresivamente llevará hacia la idea enunciada.

El propio Brunner recorrerá personalmente esas primeras configuraciones de barrios ajardinados en la comuna, donde se levantan poblaciones de distintas fisonomías y dispares densidades de

edificación, donde descubre aciertos y equivocaciones en sus ejecuciones, pero por sobre todo confirma la posición de privilegio que avenida Providencia tendrá en la inminente consolidación expandida y diferenciada de la estructura urbana de la ciudad capital. Una ciudad que por primera vez queda orientada por un plan, una voluntad integradora y abstracta que otorga lineamientos generales y principios de actuación como norte, por sobre un conjunto de proyectos que le permitan transitar en propiedad hacia su próximo estadio urbano.

La ciudad multiplicada, de 1960

El paso de sólo dos décadas fue tiempo suficiente para que la realidad desbordara las proyecciones del plan ideado para una ciudad capital mucho más amplia, configurada por suburbios y periferias que se hacían cada vez más distantes. Oportunidad para que un nuevo equipo profesional, con partida desde una atención a los indicios de una precaria industrialización, usufructuando de la herencia recibida de la formación del urbanista vienés, asumiera la tarea de volver a mirar la ciudad capital a la luz de otra condición demográfica y principalmente de otra realidad económica y productiva:

Cuando los planes reguladores debían comenzar a meter en cintura el desbordado crecimiento de las ciudades latinoamericanas, apenas comenzado el medio siglo XX, gobernantes y especialistas se preguntaron por la razón de este fenómeno. No parecía natural, pensaron ellos, que se dieran altas tasas de urbanización en una región caracterizada por su bajo nivel de industrialización. América Latina no seguía los derroteros del mundo occidental. Y esto les preocupó. Las teorías de la dependencia y del subdesarrollo emergieron en ese momento y fueron aplaudidas, pues ofrecieron una explicación de tal anomalía. (...) Los fundamentos para examinar el crecimiento de las ciudades latinoamericanas quedaron, por lo tanto, establecidos desde el significado que pudiera dársele a cifras como las siguientes: en todo Sudamérica, el 39,5 por ciento de su población era urbana en 1950, mientras que en 1980 la cifra indicaba que el 74,4 por ciento de la población de esta región vivía en ciudades. (...) Las urbes se habían beneficiado en su desarrollo gracias a mayores o menores actividades productivas, pero por sobre todo porque dieron salida a la necesidad de servicios que requería el estado nacional y los nuevos gustos burgueses. En consecuencia, las ciudades se convirtieron en potentes imanes, razón por la cual aumentaron su tamaño no sólo vertiginosamente, sino en gran magnitud.¹¹

Desde el ejercicio académico inicial de un proceso de titulación de tres egresados de arquitectura -Honold, Correa y Martínez- bajo la guía de su profesor Santiago Aguirre, principal responsable del derrotero asumido por el trabajo a realizar. Seguido del trabajo del mismo Juan Honold ya titulado, como funcionario ministerial y autor del instrumento de ordenamiento territorial -PRIS 1960- cuya impronta más ha marcado la forma asumida por la realidad metropolitana de la ciudad capital. Culminado con el trabajo de implementación, del urbanista Juan Parrochia, desde la prioridad colocada sobre el trabajo de las infraestructuras, tanto de la vialidad estructurante del sistema urbano como del transporte público masivo de personas por la construcción del metro.

¹⁰ Andreas Hofer, *Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina* (Bogotá: El Áncora editores, 2003), 106-109.

¹¹ Germán Mejía Pavony, *La aventura urbana de América Latina* (Madrid: Fundación Mapfre y Santillana, 2013), 227-232.

En las dos décadas siguientes entre 1950 y 1970, tomará forma en el territorio la comprensión de una estructura metropolitana del Gran Santiago, sugerida por el nuevo instrumento regulador, que a la infraestructura señalada agrega la localización de lugares de centralidad multiplicada que darán forma paulatinamente a una conformación de varios centros interdependientes, que sin desconocer el valor del centro histórico original replicará condiciones de atributos equivalentes en el territorio expandido, con cualidades que jerarquizan y particularizan los nuevos centros entre sí. Entre ellos, avenida Providencia consolidará una de las posiciones más fuertes en la nueva lectura de la estructura metropolitana desplegada sobre gran parte de la superficie plana del valle, la que hasta ayer declaraba una vocación rural hoy evaporada, en el tráfago de la construcción de un conglomerado que superará los siete millones de habitantes y atraerá al 40% de la población nacional, al día de hoy

La avenida Providencia articulará una importante relación urbana entre ese centro histórico original y la expansión oriental del conglomerado metropolitano, donde se combinan los barrios residenciales de las élites y la natural expansión de la ciudad de negocios, traccionada hasta los faldeos cordilleros. Una lectura posible sobre áreas gravitantes de la metrópolis decanta una conformación lineal de la misma, reflejada en la envergadura de la ciudad construida actual, dominante por altura y densidad, para otorgar a avenida Providencia una cualidad que combina el pasar y el detenerse como dos caras de una centralidad intensificada por el comercio y los servicios, pero coexistiendo en el mismo lugar con usos de residencia y oficinas, todos vinculados a través de un espacio público de calidad, reconocido por residentes y visitantes.

Un registro levantado en diez lecturas de la avenida

“Los hechos y situaciones pasados son únicos e irrepetibles y no se pueden comprender en virtud de categorías universales, sino en virtud de sus contextos propios y particulares.”

(Leopold von Ranke)

El estudio aborda la evolución de la avenida a partir de diez lecturas ordenadas con cierta autonomía e independencia en su forma de ser abordadas. Estas siguen un orden cronológico relativo, dominando lo secuencial en las configuraciones adoptadas por el lugar durante su desarrollo urbano desplegado en una fracción del arco temporal, asumiendo traslajos y saltos de tiempo cuando los hechos registrados así lo requieren para dar coherencia y continuidad a cada texto. Esto puede estar dado por la relación lineal que requiera un cierto argumento en desarrollo, o bien, por el interés de hacer prevalecer aquellas continuidades que el discurso o el registro de condiciones propias del lugar exijan, tal como ocurre con situaciones edificadas de la ciudad o de la avenida.

Los argumentos escogidos y algunos recurrentemente recogidos en las diez lecturas propuestas, no son todos los posibles, ni todos los necesarios para una comprensión que agote al fenómeno completo ocurrido en el lugar o configurado para el mismo. Pero sí son los fundamentales para un intento de re-edificar un proceso constructivo de avenida Providencia, desde su expresión más incipiente como traza de un camino rural o una huella de paso, hasta llegar a su configuración material edificada en la actualidad y lograr asumir su rol metropolitano, habiendo sido escogidos cada uno de esos componentes por su relevancia en el proceso, independiente a lo dispar de su naturaleza o campo disciplinar que lo convoca. El presente estudio desde la aproximación enunciada, más que relatar una historia de la avenida intenta poner en evidencia los *tipos de ciudad*, en palabras de Marcel Poëte¹², puestas en juego en cada momento de ese paso del tiempo sobre un espacio delimitado por una extensión física acompañada de una expresión material. Una expresión de lugar que puede ser asociada a un cierto imaginario, elaborado y reconocido por sus habitantes en el registro que María Llorente convoca al afirmar:

La construcción de una imagen propia de la ciudad pertenece a un trabajo necesario que realizamos de modo espontáneo, como sujetos enfrentados a vivir en espacios de colectividad y cultura: para habitar, es preciso sostener una idea de espacio, de casa, de lugar, de ciudad, que continuamente se está rehaciendo en nuestra conciencia, bajo la influencia de las imágenes exteriores y de las vivencias. La cultura de habitar requiere también construcciones individuales para alcanzar la plenitud. Una construcción de sentido que nos permite asimilarla, comprenderla y también amarla, temerla, añorarla o rechazarla.¹³

Un intento de generar una mirada sinóptica sobre el relato construido desde las diez lecturas enunciadas puede entregar las referencias suficientes para abordar su totalidad en forma compacta. Una secuencia de registros que pone la atención sobre aquellos elementos constituyentes y las observaciones principales que el desarrollo posterior, in extenso, configura con mayor precisión, argumentos y detalles

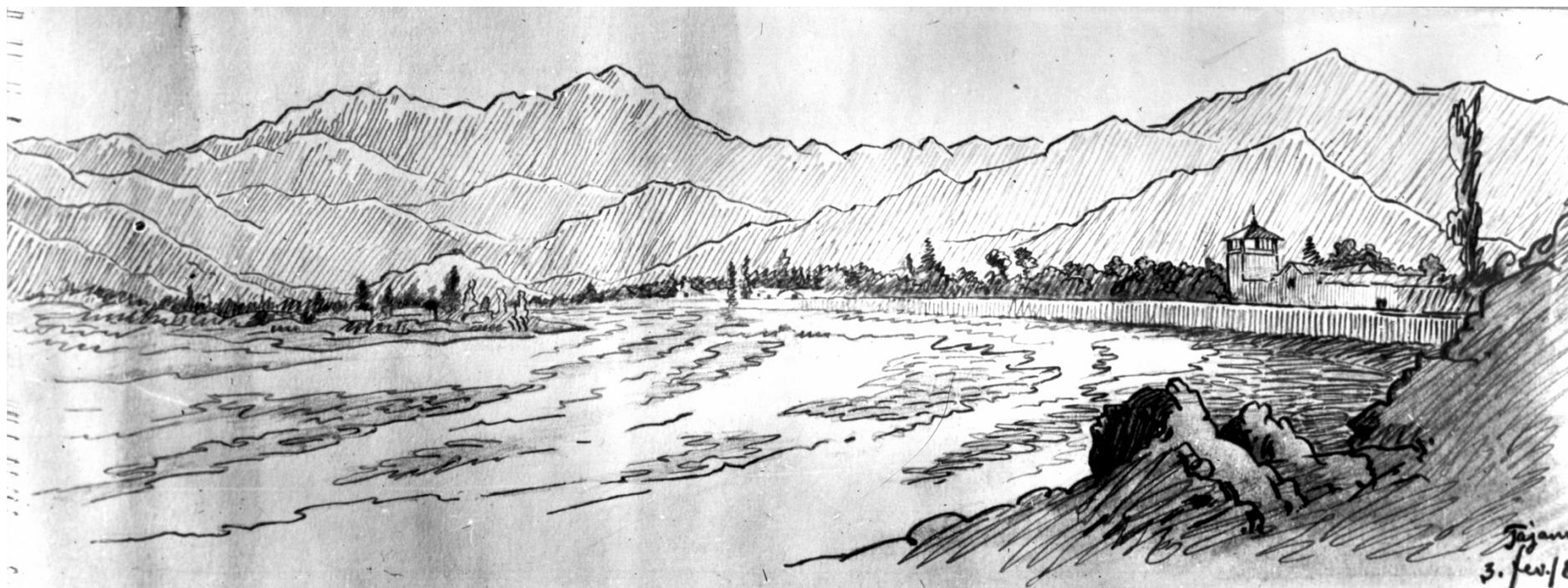
¹² Marcel Poëte, Introducción al urbanismo. *La evolución de las ciudades: la lección de la Antigüedad* (Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2011).

¹³ Marta Llorente, *La ciudad: huellas en el espacio habitado* (Barcelona: Acantilado, 2015), 344.

PG.04 Croquis del cauce del río Mapocho, 1835.

Boceto de Rugendas del cauce del río mirando al oriente con el perfil de la cordillera como fondo, con el muro de los Tajamares que lo delimita por todo su borde sur, por cuya cara oculta corre el camino de Providencia y destacan algunos edificios.

(dibujo de Juan Mauricio Rugendas)



en la información recogida y procesada en el curso del estudio. Se propone que el ejercicio de esta visión panorámica pueda, a la manera de un recorrido completo pero rápido sobre la misma avenida, ayudar a configurar ese panorama o impresión inicial, sobre el que posteriormente se construye una observación más detenida y reflexiva desde diez paradas sobre aquel mismo proceso ocurrido en otro tiempo en el mismo lugar.

Uno: El camino que precede a la avenida

La aparición en el imaginario del valle del lugar que ocuparán la ciudad y la avenida aparecen de forma coincidente en el tiempo. Un espacio geográfico marcado tenuemente por la ocupación del hombre desde hace 10.000 años antes de nuestra era, se afirma en su orden construido a partir del siglo XVI, momento que ocurren dos invasiones de conquista por parte de imperios foráneos. En los inicios del siglo, con la llegada del inca, se instala en el futuro lugar de la ciudad de Santiago en las cercanías del cerro San Cristóbal, un tambo o puesto de parada que aúna dos trazados del camino del inca hacia el centro del imperio localizado en la ciudad de Cuzco. El cacique Vitacura, representante del inca en el valle establecerá sede hacia el oriente a los pies del cerro San Luis, lugar de privilegio por la calidad agrícola del suelo, la disponibilidad de agua y la cualidad defensiva del enclave. En ese momento la traza de huella que acompaña el curso del río Mapocho, por su ribera sur, entre ese punto y el tambo incaico, lugar de la futura ciudad, corresponde al primer trazado sobre el suelo del valle de la futura avenida Providencia. El mismo camino se prolonga hacia el oriente, internándose en el macizo cordillerano, lugar de incipiente explotación de algunos yacimientos minerales y ruta a la cumbre del Plomo, el punto más alto de la cadena montañosa frente al valle y, por tanto, lugar sagrado y de actos rituales que consideran sacrificios humanos.

Al año 1541, con la llegada al mismo valle del conquistador español con voluntad de dominio y fundación, se traza la ciudad en su trama de damero original en su ubicación hasta hoy conocida. Al mismo tiempo se establece la dehesa del rey, en un enclave protegido del faldeo cordillerano, reforzando el camino ribereño señalado con mayor intensidad de uso. Conocido inicialmente como camino de la Dehesa o camino de las minas o camino de Las Condes, por el enclave minero en franca expansión, todos sus nombres consolidan la traza de un camino al borde de río, que comunica la ciudad fundacional con los enclaves de cordillera. *(ver lectura uno, primera sección)*

Será esa misma relación de camino y río, en la variabilidad del cauce de este último, el que hará necesario para defensa de la ciudad, la creación de defensas fluviales sucesivas, denominadas tajamares, que arrancan desde el enclave urbano hacia el oriente acompañando la traza del camino. Ello le asigna su siguiente nombre al conocerlo como camino de los Tajamares, abriendo junto a la seguridad de su defensa la opción del paseo público ciudadano sobre el propio muro, condición que hace aparecer al viejo camino de conexión como un espacio colectivo de uso de esparcimiento por los ciudadanos de la ciudad capital en ciernes. En palabras de Manuel Solá- Morales, referidas a la aparición de una calle clave para su propia ciudad:

La calle era hasta entonces un accidente topográfico, el resultado de un camino que se adaptaba al curso de las aguas, al paso de los animales, al itinerario de las personas y de los carruajes, o bien existía gracias a todos estos elementos y se iba consolidando y edificándose en sus bordes para acabar constituyendo una vía urbana. Tanto en lo que respecta a las calles al interior de las murallas como a los arrabales extramuros que crecen a lo largo de los caminos. Pero la calle no era un elemento de proyecto, no era un hecho construido voluntariamente con una forma decidida, con una idea de imagen, de espacio, de proporción, de figura, como elemento arquitectónico.¹⁴

Antes de tener su nombre definitivo el lugar del camino a partir de su traza, su relación con la ciudad y su presencia en el imaginario de sus habitantes, es lugar con sentido y destino en la conformación de una espacialidad que transita entre las afueras del enclave urbano y los desbordes de programas desplazados al entorno urbano de Santiago. Por ella transitan los portadores del mineral de la cordillera y los productos agropecuarios de las haciendas de alrededor que proveen a parte de los habitantes de la misma ciudad. Por otra parte, la ciudad localiza entre río y camino algunas de sus instalaciones básicas productivas que requieren provisión de agua en abundancia, como molinos de harina, y a la vez, generan procesos de efectos nocivos para los vecinos próximos, como las curtiembres.

Pero será sólo en el año 1854, cuando en el lugar se afiance la relación fundamental que genera un gran edificio con un buen camino y ambos con la ciudad capital. La instalación de la Casa de Huérfanos, a mitad de recorrido del camino existente entre la ciudad y el canal San Carlos, una obra clave de la infraestructura urbana, dará sentido y nombre definitivo al ahora, Camino de la Providencia. El edificio que se levanta en el lugar alcanza los 260 metros de fachada hacia el camino principal y unos 400 metros de profundidad, acogiendo su actividad de cobijo en cuerpos edificados ordenados en torno a treinta patios. Si bien la apariencia del camino no sufre transformaciones importantes, la nueva institución instalada tensiona en nueva relación al lugar con la ciudad a la que sirve y de la que depende de forma directa. Las relaciones de rutinas de funcionamiento de la propia institución, la generación de nuevas instalaciones y lugares de habitación en los alrededores de la misma, modifica y caracteriza la impronta que el propio camino asume como una nueva identidad. (*ver lectura uno, segunda sección*)

La existencia compartida de institución y camino posibilita por primera vez la condición de ciudad en el lugar, comprendida en el sentido que Manfred Max-Neef enuncia:

La gente que vive en una ciudad, vive en un espacio. Esto les presenta dos alternativas: *estar* en el espacio o *integrarse* en el espacio. *Integrarse* significa ser parte del espacio que uno mismo contribuye a generar como parte determinante del mismo, y por tanto, crea para sí mismo. (...) El *estar*, solamente en un espacio, representa una ausencia de identidad. (...) La gente que vive en una ciudad vive en un tiempo.¹⁵

La particularidad de una forma urbana de vida alternativa y complementaria a las ya ofrecidas en el casco edificado de la ciudad central, también se expresará en la instalación de otro conjunto de instituciones en torno al camino de Providencia, generando desde su estar fuera de la ciudad una condición de vida urbana distinta pero requerida por la propia ciudad. Algunos asociados a edificios que cobijan la vida religiosa, como el Seminario Conciliar (1854) o el Convento y Noviciado de las Hermanas de la Pro-

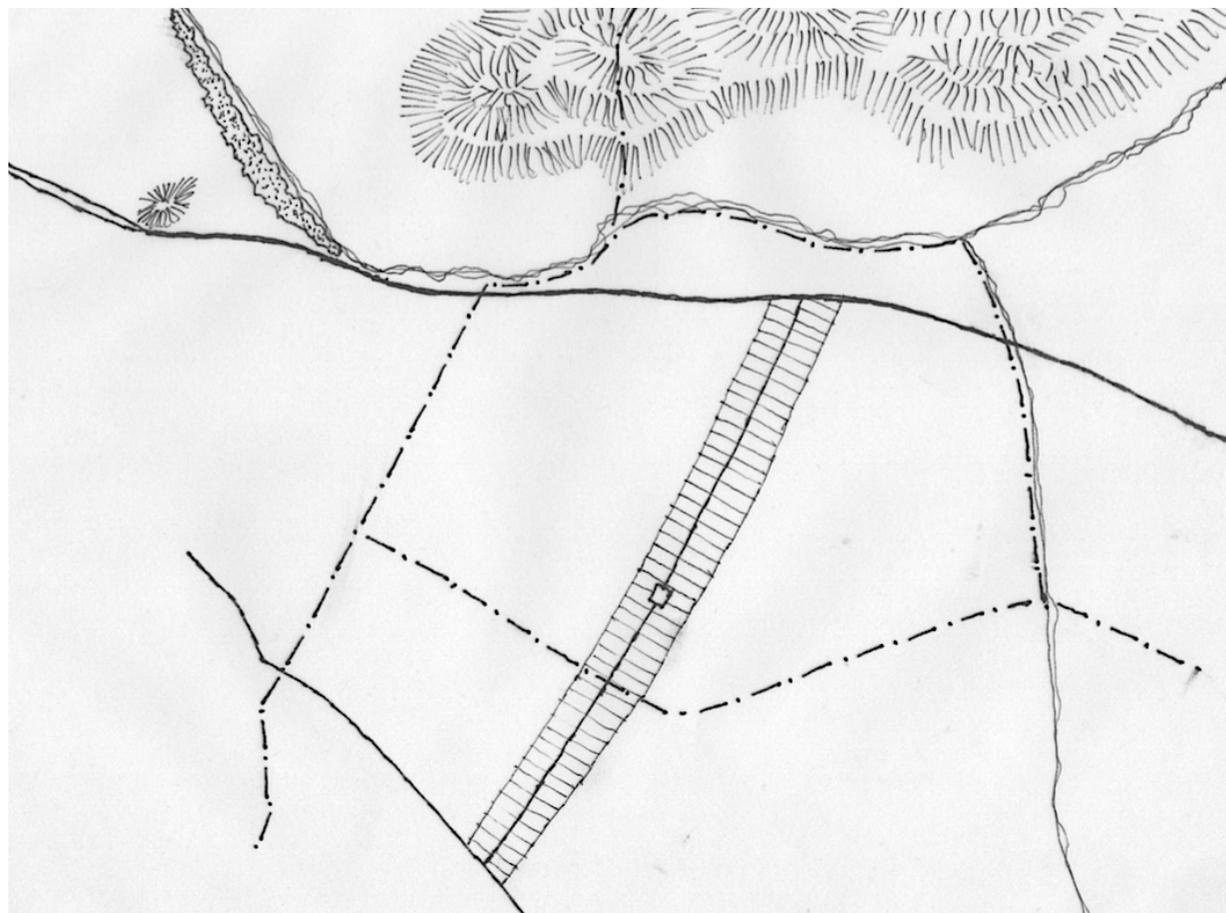
videncia (1885); otros de establecimientos de sanidad, como el Hospital del Salvador (1889) o el Instituto Experimental de Higiene (1914); otros como establecimientos de educación, en el Colegio de la Buena Enseñanza o Compañía de María (1872). Otros de un orden diferente son las sedes de grandes fábricas, abastecedoras de la ciudad y con requerimientos de localización que obliga a estar en sus inmediaciones, como la Fábrica de cerveza Gubler y Cousiño (1886), que genera una población de operarios en torno a la planta de producción, o la Fábrica de tubos Grau (1892), proveedora de todo el material requerido para la construcción de las redes de alcantarillado de toda la ciudad capital a principios del siglo XX. (*ver lectura uno, tercera sección*)

La vocación urbana de un lugar, muchas veces precede esa configuración preurbana que abandona lo rural de modo paulatino y entable una relación con la ciudad a través de usos y actividades complementarias. Se concentran instalaciones y edificios propios de esos usos que necesitan la cercanía urbana pero a la vez deben prescindir de la inserción completa y permanente en esa cualidad (como conventos y hospitales). Otros van tras condiciones precisas y requeridas por su producción, como el insumo de agua en cantidades y regularidad (como molinos, fábricas, ...). Otros deben tomar distancia por efectos nocivos generados a su entorno por la propia producción (como las curtiembres o fábricas de pinturas), pero requieren de la mano de obra que provee la propia ciudad y la oportunidad de entregar sus productos elaborados al mercado de consumo. Ese conjunto de actividades asociadas a la ciudad pero en las afueras de la misma, son las que alimentan al camino de Providencia en esa relación original de urbanidad precaria.

Para el cambio de siglo, el camino de Providencia, sostenido aún sobre su apariencia y configuración material de un camino rural con suelo de tierra apisonada, permite recorrerlo a pie en toda la extensión de su largo en alrededor de tres cuartos de hora, desde la salida oriental de la ciudad, configurada en la plaza Colón, hasta el cruce del canal San Carlos. Acompañado por la presencia de los edificios de instituciones de variado género, diseminadas en toda su longitud, más intensos cerca de la ciudad con cuerpos cada cien y ciento cincuenta metros de distancia, para irse paulatinamente espaciando hacia el oriente, culminando en la fábrica de cerveza y abriéndose en dos caminos rurales que penetran ambos hacia la cordillera: los caminos de Apoquindo y Vitacura. El camino de Providencia es un lugar que ha asumido nuevas relaciones e intensidades en el uso de la vía, desde una incipiente cualidad de centralidad. A pesar de lo ensimismado de los programas contenidos en muchos de los edificios religiosos, hospitalarios o fabriles del lugar, la realidad del espacio público del camino es de una presencia de personas e intercambios con otra intensidad, en variedad y funciones, a la conocida con anterioridad en su orden más rural. Asimismo, esas instalaciones principales de grandes naves o cuerpos edificados derivan y se multiplican en otras unidades menores asociadas que complementan a las primeras. Las que todas agregadas configuran ese modo propio de urbanidad precaria, que sin ser ciudad ya se insinúa sobre lo construido a partir de la traza del camino existente, que las reúne entre sí y las comunica a través del movimiento del camino hacia la centralidad urbana de la ciudad consolidada.

¹⁴ Manuel de Solá-Morales, *Diez lecciones sobre Barcelona* (Barcelona: COAC y ETSAB, UPC, 2008), 43.

¹⁵ Manfred Max-Neef, "La ciudad: magnitudes y ritmos" en J. Har-doy y R. Morse (compiladores), *Repensando la ciudad de América Latina* (Buenos Aires: Grupo Editor Latinoamericano, 1988), 154.



PG.05 Croquis de la comuna a fines del siglo XIX.
Dibujo de síntesis de tres componentes claves en la configuración de Providencia: la canalización del río Mapocho en frente de la ciudad fundacional, la creación de la comuna de Providencia como jurisdicción y la creación de la Población Providencia.
(dibujo del autor)

Tres acontecimientos de muy distinta naturaleza, acaecidos en la última década del siglo XIX, se constituyen en elementos fundamentales para la configuración del camino como avenida y columna principal del proceso de urbanización del territorio oriental de la ciudad capital: las obras de canalización de las aguas del río Mapocho, la promulgación de la ley de comuna autónoma y el proyecto urbanizador de la Población de la Providencia, configuran una trilogía clave para el lugar.

Ya en los inicios de siglo, otras intervenciones de la ciudad sobre el cauce del río habían otorgado atributos particulares al camino de Providencia. Por una parte, la culminación de los Tajamares definitivos del río, que actuaban como muros de defensa de las embestidas de las crecidas de caudal con consecuencias de inundación de la ciudad central. Por otra, la puesta en funciones de las obras del canal San Carlos, obra de ingeniería que traspasa aguas al Mapocho desde el río Maipo, el principal del valle, logrando superar los críticos períodos secos de la ciudad. La primera junto a la función de defensa, entrega en su cara superior un paseo a la ciudad, que desde la altura del muro permite el dominio del paisaje de todo el valle y se interna, adyacente al camino de Providencia hacia las tierras orientales conducentes al faldeo cordillerano. La segunda, configura el límite oriental del mismo camino y delimita el futuro territorio de la comuna de Providencia, extensión del valle que dependerá directamente de la avenida del mismo nombre para todo el desarrollo posterior de su proceso urbanizador. La geografía del territorio, moldeada por las intervenciones requeridas por la ciudad existente, va abriendo las directrices que ordenarán las futuras expansiones del mismo conglomerado urbano. En palabras de Charles Delfante:

Podemos decir que hay, por un lado, una *voluntad de organización del espacio* y, por otro, una *preocupación por lo existente*. He llegado a la conclusión, quizá sin motivo aparente, de que cuando *existe una voluntad, no hay sólo adición, sino también composición*. El “dispositivo regulado”, que reúne los edificios de usos específicos, caracteriza la ciudad con igual motivo que los monumentos: estos sistemas funcionan en redes, lo que nos lleva a pensar que estamos ante una ordenación anticipada del territorio.¹⁶

La canalización del río Mapocho es una obra prioritaria para la ciudad desde la gestión como intendente de Vicuña Mackenna. La primera obra enunciada en su plan para la ciudad de 1872 es la intervención definitiva del cauce, bajo el diseño del ingeniero Ernesto Ansart e incorporada al plano de la ciudad del mismo autor. Su diseño implica al camino de Providencia, el despeje de su visión hacia el norte llegando hasta el perfil del cerro San Cristóbal, una condición muy similar a la existente en la actualidad en el lugar. El trazado propuesto por Ansart, a pesar de “artificializar” el cauce del curso de agua lo hace con los principios de trazado del torrente natural, logrando con el avance hacia el oriente un buen empalme entre ambas secciones de río (la natural del cauce y la artificial de la canalización). La falta de recursos económicos para enfrentar la construcción del proyecto postergan su ejecución.

Las obras se iniciarán recién el año 1888, bajo los lineamientos de otro diseño del proyecto, realizado por el ingeniero Valentín Martínez. El mismo realizó otras alternativas de diseño para la nueva sección del cauce, las que tuvieron como factores gravitantes sobre el diseño, tanto la economía de su

¹⁶ Charles Delfante, *Gran historia de la ciudad. De Mesopotamia a Estados Unidos* (Madrid: Abada editores, 2006), 26.

construcción como la mayor generación de terrenos urbanizables hacia el borde sur, correspondiente a la ciudad. Por estas razones se redujo el largo total de la canalización, reducida a dos mil metros de longitud, la extensión estricta del contacto del cauce fluvial con la ciudad consolidada a la fecha, arrancando desde el frente a plaza Colón, y se forzó su desplazamiento hacia el lado norte, alterando el eje del curso del agua y equivocando el diseño de su empalme con el cauce natural aguas arriba. Al año 1892, una vez culminada la ejecución de las obras y ante la primera crecida del río, los desbordes y anegamientos afectaron nuevamente a la ciudad. Ello obligará a considerar con urgencia la prolongación de la canalización hacia el oriente del cauce, lo que tendrá directo impacto en la configuración futura de la avenida Providencia. *(ver lectura dos, primera sección)*

Un año antes y como consecuencia de una fuerte crisis política del país, con directos efectos sobre la ciudad capital, tras una guerra civil que enfrenta a bandos alineados a los poderes ejecutivo y parlamentario, cruzados por tendencias ideológicas reformistas y conservadoras, se promulga e impone sobre todo el territorio nacional la ley de comuna autónoma. Para Manuel José Irarrázaval, político líder en la implementación del nuevo orden territorial, su sentido es reconocer que “la comuna autónoma es la única escuela práctica en que el pueblo aprende y goza la libertad”, para agregar “ese es el único suelo donde puede cultivarse y desarrollarse; fuera de él, todo es más aparente que real; habrá administrados, súbditos; de ninguna manera ciudadanos”.¹⁷

Un desafío sustancial al proyecto de nuevo orden del territorio nacional obedecía a la presión generada en la tensa relación existente entre ciudad y campo, donde los poderes de una administración central informada se enfrenta al poder de los dueños de la tierra, arrastrado desde el período colonial y plenamente activo a fines del siglo XIX. Eso lleva a la decisión de desagregar en el territorio los cascos urbanos de todas las ciudades, incluida la ciudad capital de sus entornos rurales, constituyendo uno y otro realidades con intereses y prioridades distintas. Lo que no previó la implementación del nuevo orden administrativo era la inminente explosión de la extensión urbana sobre sus inmediaciones de apariencia y actividad agrícola. Pero en las mismas, los dueños de la tierra y presuntos cauteladores del orden rural, se convertirán en los principales promotores de la urbanización de sus mismas propiedades. El camino de Providencia y la extensión territorial de la futura comuna son piezas claves de este proceso para el caso de la ciudad capital, y lo serán en el sentido de crecimiento en extensión que reiteradamente será reconocido como el más interesante y cualificado dentro del valle de Santiago.

El año 1891 junto a promulgar la nueva ley de comuna autónoma se aprueba el decreto de Creación de Municipalidades, donde se definen las tres comunas que configuran el entorno santiaguino: Ñuñoa, Maipú y Renca. Donde Providencia, reconocida como subdelegación forma parte de la primera, y de la cual se separa el año 1897, llevando consigo toda la porción nororiental de su territorio. Este reconocimiento como territorio autónomo conlleva dos acciones más simbólicas que reales, como son el otorgar el rango de “villa” al agrupamiento de edificaciones asentado entre la Casa de huérfanos y el río; y el nombre de “avenida” al camino de Providencia, en su expresión material existente a la fecha. En ese reconocimiento representativo se dan los cimientos para toda la construcción posterior de un lugar urbano

con identidad particular, que se escribirá sobre el territorio comunal recién fundado, al momento de darle nombre y rango para optar a ser ciudad. Aunque probablemente ello no estaba en los planes de quienes lo estaban haciendo posible. (*ver lectura dos, segunda sección*)

En paralelo, el año 1895 se ponen en venta los primeros predios correspondientes al proyecto Nueva Población de la Providencia. Diseño de una urbanización lineal estructurada en torno a una vía central que corre, de norte a sur, entre los caminos de Providencia y de Ñuñoa, trazado sobre una hijuela agrícola anteriormente plantada con un viñedo. Propiedad que colinda por el límite oriente de la Casa del Niño, comprada por un grupo de particulares al Arzobispado de Santiago y cuyo proyecto de parcelario firma el ingeniero geógrafo José Manuel Figueroa. El proyecto es un temprano exponente de la transmisión de modelos de ciudad, como la ciudad-jardín o la ciudad lineal, en desarrollo casi paralelo al desplegado en sus países originales. Importado entre el entusiasmo y la modestia de una sociedad que se mide en sus referentes internacionales; la comprensión y la adecuación que de ellos hacen los profesionales locales, en contacto directo con las fuentes y los autores originales. En el caso chileno cumple un activo rol de promotor de las nuevas ideas del urbanismo, a través de sus escritos y propuestas proyectuales, el arquitecto Carlos Carvajal, autor del texto “Arquitectura racional de las futuras ciudades como solución práctica del problema de la habitación barata al alcance de todas las fortunas”, publicado en 1909. El proceso local replica lo reconocido por Peter Hall cuando afirma:

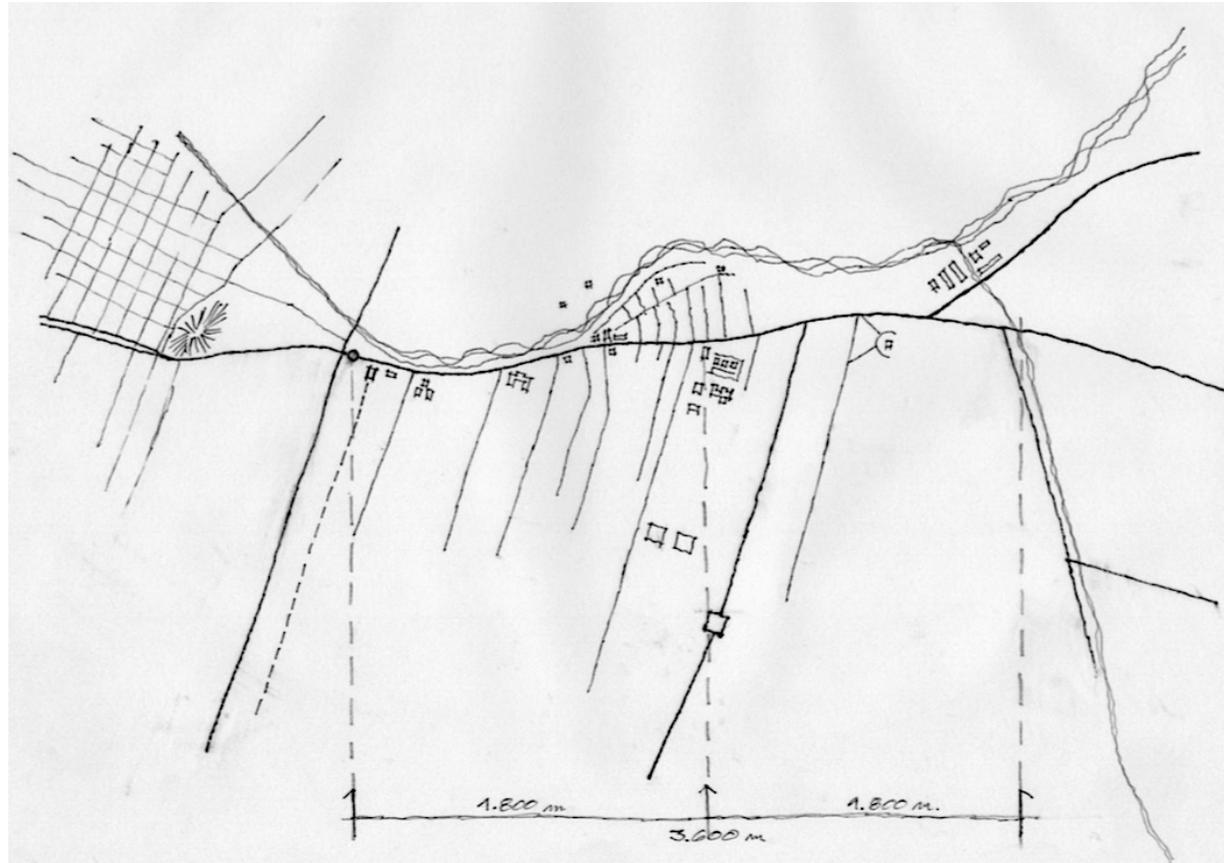
Al otro lado del Canal, en la Europa continental, la ciudad jardín pronto se diluyó de la misma manera, o como dirían los más fieles, se tradujo. Uno de los problemas era que cada país tenía su propio abogado de la ciudad jardín, (...)

El primero fue sin duda el ingeniero español Arturo Soria y Mata, quien expuso la idea de La Ciudad Lineal, en 1882, en un artículo de una revista y que la desarrolló en una propuesta concreta en 1892. Esencialmente decía que cualquier línea de tranvía o tren ligero que partiera de una gran ciudad daba una extraordinaria accesibilidad lineal, que permitía proyectar una ciudad jardín lineal: “A cada familia, una casa, en cada casa, una huerta y un jardín”(…) ¹⁸

El proyecto de la nueva urbanización se estructura en su avenida central de 3.300 metros de largo, 30 de ancho y 16 de calzada para vehículos, dotada de una línea para tranvía que la recorre en toda su extensión y transborda sus pasajeros en el cruce de la nueva avenida Pedro de Valdivia con avenida Providencia. Inicialmente son carros de sangre (tirados por caballos), para en el tiempo ser reemplazado por carros eléctricos que prolongan su trayectoria hasta la Plaza de Armas, en el corazón de la ciudad central. El suburbio urbano dotado de accesibilidad directa por el sistema de transporte público se incorpora como opción de residencia para clases más acomodadas, y lo hace vinculado a la ciudad a través de avenida Providencia. La que deberá trabajar de manera persistente en su configuración, para abandonar la condición de camino rural de tierra, atravesado por canales de regadío y consolidar una carpeta nivelada de suelo capaz de acoger, primero el tendido de rieles, y luego, el paso de vehículos motorizados. (*ver lectura dos, tercera sección*)

¹⁷ Manuel José Irarrázaval, *La Comuna Autónoma: discursos* (Valparaíso: Imprenta Americana, 1890), 9.

¹⁸ Peter Hall, *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo del siglo XX* (Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996), 122.



PG.06 Croquis de la comuna a inicios del siglo XX.

Dibujo de síntesis de avenida Providencia en la época, consolidando su extensión definitiva y marcando su carácter desde las instalaciones principales que acompañan su recorrido, desde plaza Baquedano por el oeste, pasando por la iglesia de la Divina Providencia en el punto central, hasta llegar al canal San Carlos con la fábrica de cerveza. (dibujo del autor)

La consolidación de la urbanización sobre la avenida Pedro de Valdivia, no será fácil ni rápida. Los promotores originales traspasan el proyecto a nuevos inversionistas y éstos harán lo mismo con todos los componentes del espacio público hacia el municipio, apenas éste se constituye como tal. El lugar se debate entre la opción de casas quintas de segunda residencia para la clase alta tradicional santiaguina y la irrupción de nuevas fortunas de grupos inmigrantes, que la comprenden como una opción válida para residir en las afueras de la misma ciudad de negocios.

La conjunción de tres acciones urbanas tan dispares en su suma configuran las bases de generación de una nueva condición o modo de vida para la misma ciudad capital. Sean obras de infraestructura, que junto a su sentido principal generan consecuencias no calculadas, como las que implicarán la prolongación hacia el oriente del cauce artificial para el río Mapocho. O los impactos en el modo de comprensión de cierto lugar, al momento de constituirse en comuna y asumir las atribuciones de la administración del propio territorio, con la impronta de dar nombre y rango a la “villa de Providencia” y la “avenida de Providencia”. Para poder definir en un emprendimiento inmobiliario, también de consecuencias no calculadas, la instalación en el territorio de un modo de vida urbana alternativo a los conocidos. Y de paso trazando simbólicamente el *cardo* y *decumano* invisibles (en el dibujo trazado por avenidas Pedro de Valdivia y Providencia, respectivamente) a ese momento para la ciudad por venir en ese mismo lugar.

Tres: La intensidad en las primeras actuaciones urbanas en torno a la avenida

La marca temporal generada por la celebración del Centenario en la ciudad capital, será la marca que al territorio de Providencia señalará la concatenación de más frecuentes acciones que apuntan a constituir el lugar en lugar urbano, al territorio rural en transformación decididamente en territorio en proceso de franca urbanización. Y estas acciones se localizarán con distinta intensidad tanto en puntos al exterior, al borde y al interior de la propia avenida o el territorio comunal.

Un conjunto de ellos son consecuencia directa de la canalización culminada del río Mapocho, donde la voluntad original de urbanizar los terrenos ganados al antiguo cauce deben ceder al desinterés de la población citadina por ocupar terrenos hundidos, de pedregales y que fueran ocupados por los basurales de la propia ciudad central. A inicios del siglo XX, se determina la construcción de un gran parque lineal que acompaña la corriente de las aguas, desde la precaria plaza La Serena, rebautizada como Plaza Colón desde el año 1892, y pronta a ser pavimentada y ser sede del monumento donado por la colonia italiana con ocasión del aniversario centenario. Para la celebración, el parque está plantado y conformado y la plaza se constituye en la puerta oriental de la ciudad, donde convergen importantes avenidas como la extensión de la propia Alameda y caminos como el de Cintura y Providencia.

Una segunda fase de transformación, bastante inmediata en el tiempo, proyectará de forma especular la canalización del río y la repetición del parque de borde en dimensiones y extensiones, similares a la fase anterior, hacia el oriente. Ello impone una matriz de crecimiento urbano que Philippe Panerai reconocería como de crecimiento continuo cuando afirma:

El crecimiento continuo se caracteriza por el hecho de que, en cada etapa del desarrollo, las extensiones se hacen en prolongación directa de las partes ya construidas. La forma de aglomeración sigue siendo única, determinada por un límite identificable, tanto si se trata de una forma simple, como si, más allá del nudo construido, las proliferaciones sirven de inicio para desarrollos ulteriores. (...), llegando a convertirse en centros de nuevos barrios sin rivalizar con el centro antiguo.¹⁹

También la plaza articuladora del empalme entre ambos pares de grandes obras será replanteada por completo. El año 1928, se inaugura el monumento a Baquedano, sobre una rotonda central que ordena la espacialidad y las circulaciones de todo el lugar, conformando el punto de mayor singularidad e identidad de toda la ciudad capital hasta nuestros días. La Plaza Baquedano se constituye, en el nuevo contexto generado en el mismo lugar, el umbral hacia la ciudad oriental, la tierra prometida del proceso urbanizador de un nuevo Santiago más próximo a su cordillera, donde la avenida Providencia es su principal y más directa vía de entrada. Reforzada por la mediación de la llegada de los vehículos con motor de explosión, los que harán las distancias más cortas y los tiempos más breves, abriendo la posibilidad real de conciliar en los nuevos suburbios las virtudes de vivir en ciudad junto a los atributos de una idealizada vida en el campo, arraigada en la sociedad tradicional santiaguina. (*ver lectura tres, primera sección*)

Paralelo a la transformación del punto estratégico de contacto de la avenida con la ciudad consolidada, evoluciona la extensión del territorio comunal a lo largo de toda la avenida desde dos patrones de orden en el sistema viario que lo irriga. Por una parte, localizada en la mitad inicial de la avenida, se desenvuelve y adapta el orden de los callejones, generados como caminos de servidumbre de paso en el troceado del orden rural preexistente, que otorga accesibilidad a los paños de terreno sucesivamente fraccionados hacia el interior de las hijuelas que sostenían una estructura de propiedades entre caminos principales. Por la otra, las avenidas inauguradas con la creación de la Población de la Providencia y su avenida central, Pedro de Valdivia, localizadas de la Casa de Huérfanos al oriente, en la mitad más alejada de avenida Providencia. Todas constituidas en un sistema de irrigación del territorio, en sentido norte – sur, a partir de su condición de vías paralelas entre sí y tributarias de la avenida principal, como una vía de relación con la ciudad central.

Las primeras con su origen de formación rural y rápidamente adaptadas para asumir una intensidad de uso más urbana, y las segundas, generadas desde proyectos de urbanización con trazados, secciones y configuración de carácter apropiado a una extensión de suburbio concebida desde los principios de diseño de una ciudad ajardinada de residencias unifamiliares. Para el caso de las avenidas actúa sobre ellas un factor fundamental al momento de su creación y velocidad de implementación: la propiedad de todo el suelo involucrado en este proceso está bajo las manos de un único propietario. El paso del tiempo y los procesos sucesivos de mayor urbanización requerida como la pavimentación, arborización e instalación de iluminación pública las asimilará entre sí, llegando a no distinguirse entre ambas en corto tiempo de evolución. (*ver lectura tres, segunda sección*)

La construcción de calzadas, la instalación de soleras de piedra o la pavimentación de veredas con baldosas estampadas de cemento son las especificaciones técnicas adoptadas en los materiales, réplica

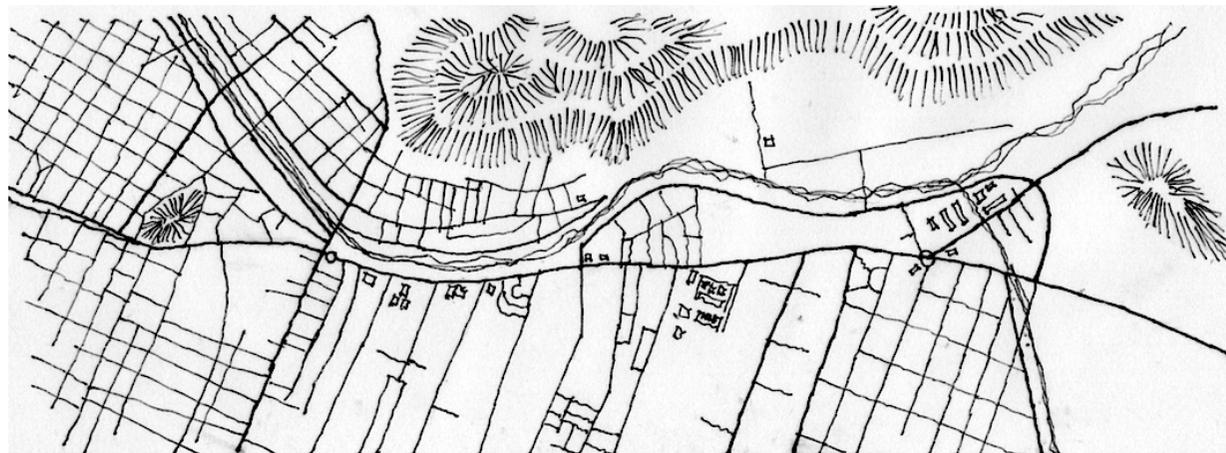
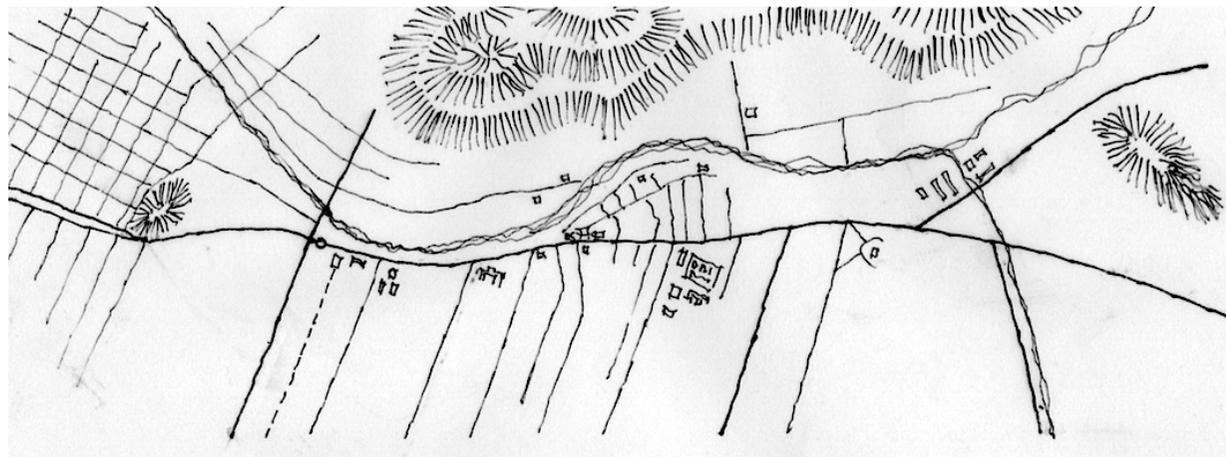
de los empleados en la ciudad central e internados al territorio comunal a través de su primera aplicación sobre avenida Providencia. También adelantos como el alumbrado eléctrico público o la arborización con plátanos orientales de todas las avenidas principales son aplicadas priorizando la avenida principal. Para el caso de la arborización urbana, está el referente de un camino de hacienda que precede a la avenida, y destaca la temprana iniciativa de un regidor para hacer de esta condición vegetal una prioridad urbanizadora ya en el año 1909.

El mismo año se promulga la ley 2203, que establece importantes lineamientos a las condiciones de urbanización de toda la ciudad de Santiago, por ende, con directa aplicación sobre los territorios de las comunas que constituyen el anillo de expansión de la misma, como es el caso de Providencia. Las nuevas disposiciones reglamentan la construcción de edificios, la apertura o cualquier modificación de calles y avenidas, la formación de plazas y parques, quedando todas condicionadas a lo establecido en un plano previamente aprobado por el municipio y a su aceptación del proyecto particular, sea de edificio o de calle. Para el caso de las calles establece un ancho mínimo de quince metros que puede ser aumentado por solicitud del municipio respectivo.

La implementación de la nueva legislación urbana aplicada a escala de ciudad, sorprende al territorio de Providencia dando signos de cambio pero claramente más rezagado y lento que otros ejes convergentes a la ciudad central como avenida Irarrázaval y el territorio de Ñuñoa, o la Gran Avenida en la comuna de San Miguel, hacia el sur del valle. Ese aparente desfase junto al mayor tiempo tomado en asumir el proceso urbanizador de cambio, tendrá positivas consecuencias para su posterior desarrollo, dado el tiempo ocupado en preparar planos de regularización de trazados y anchos requeridos por las avenidas estructurantes, así como la ejecución de numerosas obras civiles sobre el trazado de avenida Providencia, para conciliar las exigencias de una vía de dotación urbana con tendidos de rieles de tranvías, postaciones de electricidad, alumbrado y telefonía, calzadas de rodados con una demanda creciente, combinado con una compleja red de canales y acequias de regadío de su etapa precedente, que demoró tiempo lograr su completa compatibilidad a través de obras de entubamiento y sifones en cada cruce que generaban las nuevas avenidas y calles que arrancaban de la vía principal hacia el norte y, preferentemente, al sur de la misma. Un proceso de edificación que, a mayor velocidad de ejecución de los principales edificios sobre la propia avenida, hubiese hipotecado las posibilidades de mayor ancho que esta misma vía requerirá poco tiempo más tarde para responder a las demandas de crecimiento, como consecuencia de las amplias extensiones de futuros suburbios que dependerán para su irrigación del paso obligado por avenida Providencia. (*ver lectura tres, tercera sección*)

El año 1913 el municipio ha aprobado un cuerpo de 18 reglamentos con diez que tienen directo impacto en la configuración y el funcionamiento del espacio urbano en ciernes. Estos cuerpos normativos tratan materias tan disímiles como el tráfico o tránsito de vehículos, la construcción o reparación de puentes sobre acequias, el corte y plantación de árboles, el cierre de las propiedades privadas hacia el espacio público, los canales de aguas lluvias, la renovación de pavimentos, el funcionamiento de salas de teatro y espectáculos, las nuevas calles y poblaciones, la numeración de predios, o los depósitos de basuras y escombros en las calles.

¹⁹ Philippe Panerai, "Crecimientos" en *Elementos de análisis urbano* (Madrid: IEAL, 1983), 31.



PG.07 Planos comparados de avenida Providencia.
Dibujó comparado entre situación de la avenida como lugar inmediato a la ciudad hacia 1890 (superior) y su incorporación al tejido urbano como suburbio de la ciudad capital hacia 1920 (inferior), generando tejido de barrios de ciudad ajardinada. (dibujó del autor)

Un arsenal normativo que apunta claramente al umbral de cambio en los comportamientos y relaciones que un estadio urbano del territorio trae consigo para la convivencia de sus antiguos y nuevos vecindados. Una concepción de un nuevo hecho urbano que Michel de Certeau explica desde su afirmación, que:

Se trata de manejar un crecimiento de la reunión o acumulación humana. (...) La vista en perspectiva y la vista en prospectiva constituyen la doble proyección de un pasado opaco y de un futuro incierto en una superficie que puede tratarse. Inauguran la transformación del *hecho urbano* en concepto de ciudad. Mucho antes de que el concepto mismo perfile una forma de Historia, supone que este hecho es tratable como unidad pertinente de una racionalidad urbanística. (...) planificar la ciudad es a la vez pensar la pluralidad misma de lo real y dar efectividad a este pensamiento de lo plural; es conocer y poder articular.²⁰

Las medidas señaladas, combinada con la eliminación de cantinas y clandestinos, la mayor restricción impuesta al otorgamiento de patentes de alcohol, sólo a bares y quintas de recreo autorizadas, aceleran el cambio de destino en la configuración del mismo territorio. En igual sentido apuntan las exigencias crecientes a las condiciones de funcionamiento de las industrias asentadas sobre avenida Providencia, inicialmente, congelando o prohibiendo sus expansiones. En sentido contrario, apunta la autorización de instalar un matadero comunal sobre el borde norte de la avenida y exactamente al frente del cruce con avenida Pedro de Valdivia.

Las tensiones puestas en juego sobre el lugar apuntan por el momento a la voluntad de abandonar su estadio anterior, pero aún sin claridad de que nueva situación se anhela construir sobre el mismo territorio. Tanto la comuna como la propia avenida Providencia, abandonan un orden rural que se muestra en franca retirada, sin todavía el proyecto de urbanidad que se dispone a instaurar. Se puede hablar de un orden pre urbano, como etapa de transición entre lo que se deja y lo que se espera configurar a futuro.

041

Cuatro: La avenida comprendida desde la nueva escala de la ciudad capital

Los hechos ocurridos en el mundo, entre los años 1918 y 1929, tienen expresión directa en las escalas locales, de un modo u otro el país, su capital, la comuna y avenida Providencia dibujan en su realidad esas consecuencias. Ellas se expresan en grandes transformaciones que condicionan fuertemente las formas de desarrollo urbano de la ciudad capital, pudiendo ser asimilados a expresiones de otras ciudades, pero reconociendo que causas y efectos son muy distintas. Si el período de la guerra mundial significó para Chile fortalecer los enclaves productivos, mineros y agrícolas del territorio, reafirmando la acumulación de capital en las ciudades pero no acelerando el desarrollo urbano, igual fenómeno se observa con la gran crisis. Donde la economía local siguió funcionando sin percibir el fenómeno, cuyo impacto llegará en diferido y con un efecto devastador para la estructura productiva nacional, con consecuencias dramáticas sobre las ciudades, en especial la ciudad capital.

Santiago de Chile junto con afirmar definitivamente su primacía urbana a nivel nacional, verá incrementar su población en cantidades, diversidades y conflictividades que sólo crecerán en el tiempo,

²⁰ Michel De Certeau, *La Invención de lo Cotidiano I. Artes de hacer* (México, D.F.: Universidad Iberoamericana, 1996), 105.

arrastrando en este proceso una fuerza expansiva sobre el territorio donde se asienta, tan radical como novedoso. (*ver lectura cuatro, primera sección*)

Las palabras de Otto Wagner apuntan a lo esencial del planteo en cuestión, donde bajo el concepto de lo moderno se reconoce aquella nueva dimensión asumida por los núcleos urbanos:

Lo más moderno de lo moderno en la arquitectura son, sin duda alguna, las grandes aglomeraciones urbanas existentes en la actualidad. Su dimensión nunca alcanzada hasta el momento, ha planteado un gran número de nuevos problemas, que están a la espera de ser resueltos por los arquitectos.

El florecimiento de todas las grandes ciudades durante los últimos años ha llevado el problema de la planificación urbana a un primer plano, ya que, en muchos casos, ha surgido la necesidad apremiante de buscar una solución racional a este tipo de problema. (...)

Esto implica que se detallen con precisión las necesidades de circulación, económicas e higiénicas, y que el arquitecto ejecutor del planeamiento sepa evaluar estas premisas de manera artística.²¹

Las fuerzas de cambio de la ciudad se replican en ritmos ajustados sobre el gobierno local del territorio comunal, con efectos particulares sobre el proceso urbanizador de avenida Providencia. Reconociendo momentos de intensidad diferente sobre distintos tramos que la configuran.

Es un período que verá en simultaneidad multiplicarse la creación de nuevas avenidas y calles, regularizarse los viejos callejones, acompañados de importantes adelantos en redes de servicios como el agua potable y el alcantarillado, que el gobierno municipal exigirá o implementará para la totalidad de las áreas urbanizadas del territorio comunal. Todo ello se verá reflejado en la multiplicación de nuevas poblaciones sobre todo el suelo urbanizado, pero volviendo a distinguir calidades, cualidades y ocupantes en función de la red fundamental de vías formadoras.

La avenida Providencia se consolida en la calidad de sus atributos urbanos, la preocupación por la calidad de su pavimento, la continuidad de sus veredas y arbolado, y en especial, el de su sistema de alumbrado público será prioridad para garantizar la seguridad y accesibilidad de un nuevo espacio urbano que irrumpe como opción de acceso hacia los suburbios en gestación, en contraste a un centro de la ciudad percibido cada día más saturado, colapsado e inseguro. La multiplicación de medios de transporte, público y privado, de pasajeros y de carga marcarán una constante de la avenida en toda su historia, en permanente riesgo de saturación y colapso. Como constante en la respuesta a esa demanda se recurrirá a la opción de traspaso de flujos a vías alternativas, que el paso del tiempo irá materializando en un sistema de complejidad creciente por vías paralelas, iniciado con la creación de avenida Costanera, como paso obligado para los vehículos de carga que bajan de los centros mineros cordilleranos con destino a los puertos de mar. (*ver lectura cuatro, segunda sección*)

La avenida configura su espacialidad tanto desde la sección adoptada por la vía como lugar de tránsito, como con la aparición de lugares particulares, reforzados por el diseño, generados principalmente desde cruces con otras avenidas de jerarquía. La plaza Los Leones corresponde al primer espacio sobre avenida Providencia diseñado con rango urbano. En las esquinas del lugar convergen hacia 1928, la construcción de una iglesia parroquial, el primer pabellón del hospital militar y dos conjuntos de locales

comerciales, todos configurando una plaza de planta circular donde convergen tres avenidas principales. Este lugar corrobora la matriz de ocupación impuesta por las preexistencias y el tipo de vías de circulación que generaron cada fracción de suelo transformado. Panerai y Mangin lo plantean del siguiente modo:

Lo construido o, en sentido más amplio, las formas urbanas que incluyen los trazados y las estructuras parcelarias, elementos materiales, construidos, marcados en el suelo, que condicionan la capacidad de desarrollo y renovación de las actividades sobre el territorio. Por su permanencia en el tiempo, estas formas escapan rápidamente a las condiciones de su creación: de productos se convierten en condicionantes, incluso en causas.²²

Los procesos fragmentados configuran espacios diferenciados en el territorio urbano, pero simultáneamente consolidan el carácter de la comuna y la avenida como una totalidad. El primero reconocido administrativamente por la condición de *urbana* otorgada a Providencia, en contraste con la de *rural* dada a Las Condes, en el año 1929. La propia avenida se construye en la suma de intervenciones ocurridas a la fecha, la expresión material de una vía de tránsito que facilita el paso frecuente y la accesibilidad creciente a otros lugares.

La Plaza Baquedano como espacio rediseñado y refundado sobre plazas anteriores, a fines de 1928, es otro ejemplo de esos lugares cualificados a lo largo de avenida Providencia. A su manera pero similar a otras ciudades del mundo, se invierte un esfuerzo en recualificar un lugar en el intento modernizador de la ciudad tradicional. Una mirada comparada a lo reconocido por Manuel Solá-Morales en el caso de Barcelona, cuando afirma:

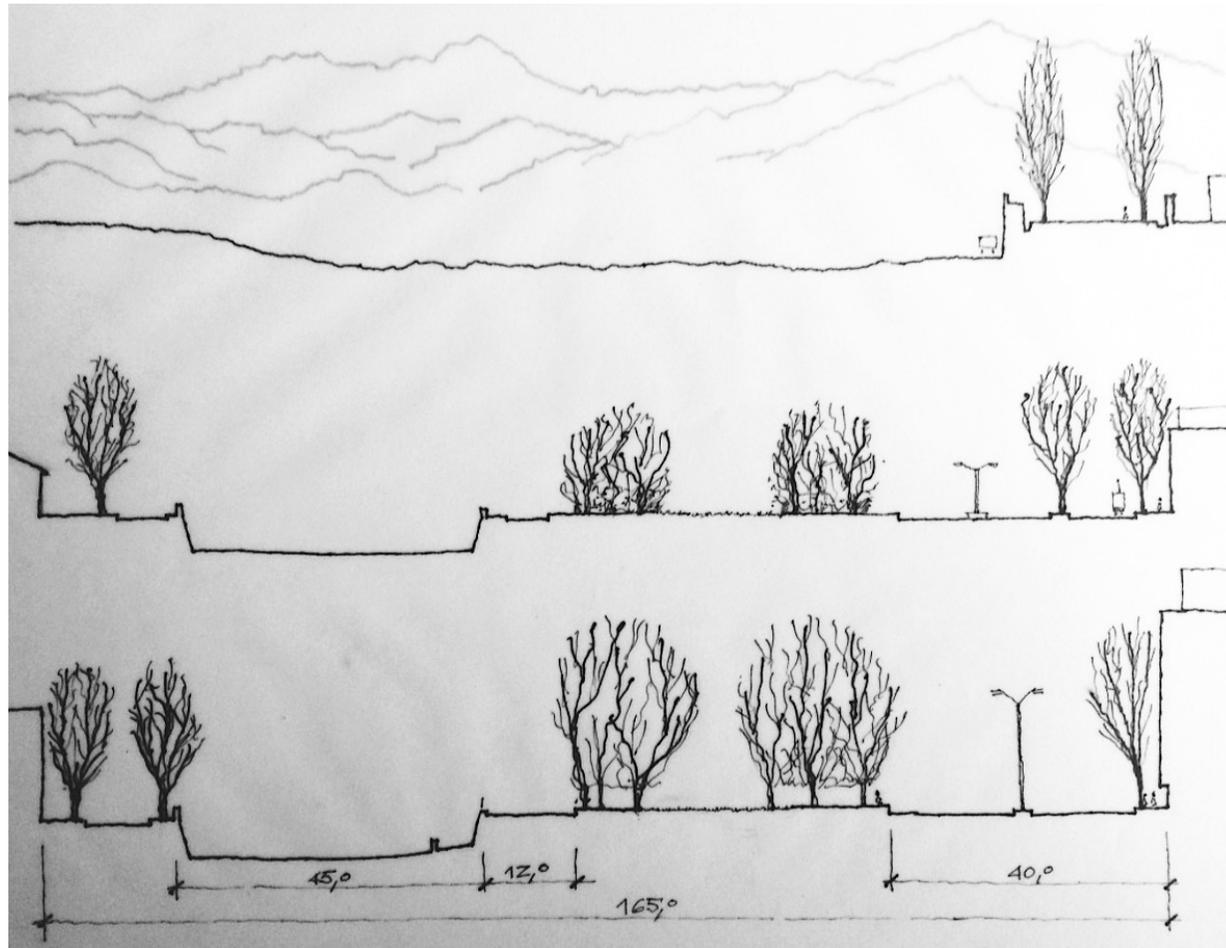
La historia de la plaza de Palau, de sus antecedentes y proyecto, es la del intento explícito, por primera vez, de trasladar el centro representativo desde la plaza de Sant Jaume a un lugar nuevo, frente al mar y relacionado con el exterior, según un concepto diferente del tradicional que vinculaba la ciudad sólo a ella misma. Este nuevo centro se intentó establecer al lado de la aduana del puerto, con la voluntad de dar una nueva imagen más internacional y moderna, más vinculada al Estado centralista, con una preocupación económica, propia de los valores ideológicos y políticos vehiculados por el pensamiento ilustrado. (...) Es obvio, por ejemplo, que en los últimos cien años se ha ido produciendo un desplazamiento progresivo del centro de la ciudad, del Eixample hacia arriba: del paseo de Gracia hacia la Diagonal y de la Diagonal hacia arriba, hacia poniente de la ciudad, a través del desplazamiento de la residencia cualificada, del comercio caro y, posteriormente, de los bancos y centros financieros, hasta arrastrar a los mismos centros administrativos y de gobierno.²³

En el caso de Santiago de Chile, el lugar creado intentaba un nuevo centro urbano con la estación de tren hacia Buenos Aires, junto a resolver un nudo de creciente complejidad y confluencia de movimientos. Plaza Baquedano termina alojando un proceso modernizador y proyectando su fuerza urbana por avenida Providencia, para desplazar similares concatenaciones que el caso barcelonés. La puerta al exterior fracasa como proyecto, no así la puerta interior hacia el propio paisaje y hacia la futura ciudad primada. La potencia de funciones, diseño y panorama harán de Plaza Baquedano el lugar más

²¹ Otto Wagner, *La arquitectura de nuestro tiempo* (Madrid: El Croquis Editorial, 1993), 94.

²² Phillipe Panerai y David Mangin, *Proyectar la ciudad* (Madrid: Celeste ediciones, 2002), 23.

²³ Manuel de Solá-Morales, *Diez lecciones sobre Barcelona* (Barcelona: COAC y ETSAB, UPC, 2008), 107-109.



PG.08 Perfiles de la sección occidental de la avenida.
Cortes esquemáticos del espacio ocupado por la caja del río Mapocho y la avenida, desde el camino y Tajamaves de fines del siglo XIX, pasando por la aparición de la canalización del río y el parque Providencia de 1930, hasta el perfil actual de la avenida y sus pares de borde del río: avenidas Costanera y Santa María, por borde norte. (dibujo del autor)

representativo de todo Santiago hasta nuestros días, siendo el lugar de convocatoria masiva de cualquier acontecimiento de impacto nacional. La postal del monumento ecuestre contra el telón de fondo de la cordillera será la carta de presentación de la puerta hacia el oriente. La puerta hacia una nueva ciudad, o más bien, la expresión más moderna de la misma ciudad capital preexistente. (*ver lectura cuatro, tercera sección*)

Hacia fines de la década de 1920, el territorio de Providencia ha ganado la nominación de ciudad, en función del número de habitantes que reside en la comuna pero su realidad funcional y formal dista de conformar un lugar con ese rango. La avenida Providencia ha visto modificarse sustancialmente su diseño, sus usos y su intensidad de flujos pero igualmente sólo esboza la cualidad urbana que el nombre de avenida compromete. El sentido y el significado que avenida Providencia asumirá para la extensión de los suburbios urbanizados al oriente de la ciudad central será fundamental, llevando con ello a una radical reformulación tanto de su rol funcional como de su configuración morfológica.

Cinco: La avenida asumida como proyecto urbano -la sección occidental-

Un proyecto estratégico de infraestructuras en la ciudad capital será el detonante para la conversión más radical de avenida Providencia en un componente urbano de calidad destacada en el concierto de las grandes avenidas capitalinas. El problema recurrente de inundaciones sufridas por la ciudad central a raíz de los desbordes del río Mapocho dado el diseño de término de su canalización anterior, llevó en el año 1927, a iniciar la extensión aguas arriba, de su sección en todo el frente de la avenida confinada por los muros de los Tajamares. Una vez ejecutada las obras civiles sobre el río, apareció el espacio inerte del cauce seco y las defensas inutilizadas, lo que coloca a los responsables de la ciudad frente a igual escenario que tuvieron en el tramo original de equivalente canalización. Aquí nuevamente se consideró la opción de generar nuevas superficies de suelo urbano, proclive a ser loteado en los terrenos ganados al río, pero argumentos similares al debate original decidieron la prolongación del mismo parque Forestal, demoliendo los viejos muros y generando una completa remodelación de la sección de avenida Providencia.

En 1931 se acuerda el diseño del parque y se opta por una prolongación acorde a líneas más modernas de paisajismo, en manos del experto alemán Oscar Prager, quien sobre las condicionantes geográficas del lugar pone en valor una vegetación de especies nativas y la incorporación del agua como grandes espejos de reflejos del mismo paisaje. Así reproduce en un lenguaje más actual aquel lugar de paseo que la vieja tradición capitalina tenía asociada al recorrido sobre los muros de los Tajamares, avanzando al oriente, hasta enfrentar los nevados cordilleranos. Antes en las afueras de la vieja ciudad, ahora en la entrada de la avenida de doble fachada que se configuraba hacia el este como vía irrigadora de todo el proceso de suburbios generado sobre el propio territorio comunal. (*ver lectura cinco, primera sección*)

En tanto avenida Providencia en ese primer tramo de 1.300 metros de largo en que acompaña al parque por su borde norte, configura una avenida de 40 metros de ancho regular y con veredas peatonales, vías segregadas para tranvías y dos calzadas vehiculares de tres pistas cada una. El lugar es el mejor soporte para el desarrollo y la instalación de nuevos cuerpos construidos que tomarán la forma de edificios

residenciales de varias plantas. Una nueva condición urbana aprovechada por todos los actores involucrados en su desarrollo, desde sus componentes técnicos hasta la especulación y el mejor aprovechamiento económico de las nuevas cualidades urbanas incorporadas al lugar. Sean propietarios civiles u órdenes religiosas, el objetivo es el mismo. Ese perfil de avenida perdura hasta hoy, reconocido como una de los mejores diseños y más logradas avenidas de la ciudad capital.

El entretrejido urbano que se expresa en los edificios de nueva escala y densidad, tanto en este como otros lugares de Santiago, como la ciudad de negocios en pleno centro histórico, obedecen a la promulgación de una ley que permite desvincular la propiedad de un bien raíz con la del suelo que el mismo ocupa compartido con otros (conocida como la Ley de Propiedad Horizontal). El proyecto fundador de la nueva forma urbana, consecuencia de la nueva normativa de regulación de la propiedad, serán los edificios Turri, en el frente de avenida Providencia y levantados en el borde sur de la plaza Baquedano. Con lo que consolida y delimita el espacio urbano de la plaza y anuncia la nueva ciudad que se despliega al oriente de la ciudad tradicional conocida hasta la fecha. Se está en presencia de esos elementos urbanos que configuran una ciudad que supera en dimensiones y trascendencia, como lo planteará Aldo Rossi al afirmar:

El cambio de estas ciudades fue extraordinario, lo que también nos lleva a algunas consideraciones acerca de la dimensión y demuestra que la cualidad de algunos hechos es más fuerte que su dimensión. El anfiteatro tiene una forma y una función precisas e inequívocas. No está pensado como un contenedor indiferente, sino que está muy detallado en sus estructuras, su arquitectura y su forma. Sin embargo, una vicisitud externa, uno de los momentos más dramáticos de la humanidad, transformó su función, y el anfiteatro se convirtió en una ciudad. Este anfiteatro ciudad es asimismo una fortaleza que recluye y defiende toda la ciudad.²⁴

El proceso urbanizador se toma el territorio comunal en toda su extensión, así las áreas subdivididas en procesos rústicos ven consolidarse sus callejones en avenidas de perfil más urbano. En contraste la reserva rural del fundo Los Leones expande el proceso en todo el área oriental hasta el borde del canal San Carlos, bajo operaciones proyectadas e implementadas con un modelo de ciudad ajardinada abiertamente más urbano que las casas quintas que las precedieron. Los esfuerzos de la autoridad comunal estarán concentrados en dar forma coherente a la nueva ocupación espacial del territorio comunal. En ello, será fundamental complementar la natural generación de vías norte-sur dependientes de avenida Providencia con un sistema cruzado de avenidas principales oeste-este que convierta la secuencia de entradas lineales en una estructura en red viaria de variadas opciones para alcanzar un mismo punto sobre el suelo urbanizado. El tiempo demostrará que todo el sistema transversal termina igual siendo tributario de la avenida principal. Asimismo la exigencia o demanda sobre avenida Providencia obliga a definir con mayor claridad y capacidad el trazado complementario de avenida Costanera, en el borde del río Mapocho. Otro elemento que refuerza el argumento de concepción de una trama articulada como expresión del orden urbano impuesto sobre el propio territorio. En todo el desarrollo de ese espacio público en construcción, la arborización de envergadura de sus avenidas juega un rol principal y persistente en el

tiempo y la preocupación edilicia, característica que identifica a Providencia hasta nuestros días. (*ver lectura cinco, segunda sección*)

Un cambio radical sobre el orden de los nuevos territorios se marca el año 1936, cuando es aprobado el proyecto de un nuevo barrio residencial de suburbio, sobre la recientemente creada y segregada comuna de Las Condes, inmediata a Providencia por el oriente. La construcción del barrio El Golf, cruzada con algunas variables consecuencia de la historia política y económica del país y la ciudad capital, ya tratadas, logra lo que Providencia no pudo en décadas anteriores: el traslado de las élites de la sociedad santiaguina que renuncia a sus barrios decimonónicos de la ciudad central y migra a los nuevos aires y paisajes de la naciente extensión oriente. Si bien Providencia no fue lugar mayoritariamente predilecto para alojar sus residencias, si lo será en todos los servicios requeridos por esa misma población para no tener que obligadamente trasladarse hasta el centro tradicional, y para aquellos que deban hacerlo, la avenida será lugar de paso forzoso. La avenida Providencia, desde un cambio radical de relaciones instaladas en el lugar, recupera las fuerzas que en su origen le otorgaron ser “un lugar entre”.

La nueva comprensión otorgada a un mismo territorio será durante el período fuertemente reforzada por el desarrollo de los planos del mismo. Desde el plano fotogramétrico de 1933 de Santiago que registra el lugar con un detalle y precisión no conocida, y previo al mismo, el plano catastral de Providencia de 1930 (hoy desaparecido) hasta la secuencia de planos de distintos planes propuestos, tanto de escala de ciudad como total o de cada comuna como territorios particulares. Ese mismo año de 1930, la comuna tiene la oportunidad de contar con la presencia del urbanista francés Jacques Lambert como realizador de un anteproyecto muy general para su primer “Plano de Transformación”. Lambert articula la realidad catastrada con el diseño de su proyección hacia el territorio no urbanizado generando una continuidad de gran fluidez, dada principalmente por el trazado de sus avenidas y calles faltantes, así como por la apertura de tramos estratégicos de las mismas en sus áreas más consolidadas. (*ver lectura cinco, tercera sección*)

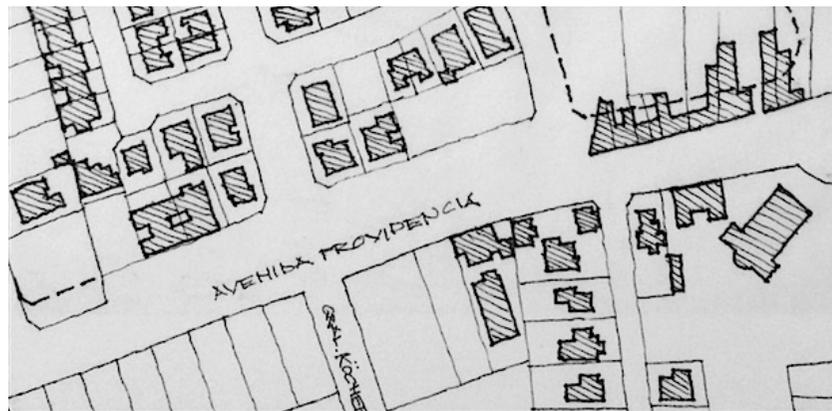
El registro de planos y planes, en dibujos que alternan en secuencias sucesivas entre la realidad y lo deseado, abre esa brecha de oportunidad que todo proyecto urbano conlleva desde el momento que se declara una cierta claridad, o al menos una voluntad, de intervención sobre procesos en marcha de cómo asumir la nueva realidad en desarrollo para ese lugar. En palabras de Karl Schölögel:

El plano lo fija todo: cómo era, cómo es, cómo habrá de ser. Consigna ejes que siguen siendo visibles aun cuando la ciudad ha sido gravemente herida. Como en un expositor aparecen reunidos lugares y monumentos con que la ciudad se identifica ante sí misma y ante los demás. Son como el esqueleto, la estructura ósea que define la estatura. Son como signos de reconocimiento de que la ciudad, con todo lo vertiginoso del cambio, aún es la misma, acaso el “marcador” más importante que fija nuestro conocimiento de espacio y tiempo. Los planos registran guerras y revoluciones. Se derriban monumentos y se erigen nuevos, se borran inscripciones y se labran o se funden nuevas. La nueva sociedad destruye los espacios en que la vieja se encontraba a gusto o en su sitio.²⁵

Tras los planos y los planes dibujados la nueva comprensión del territorio, de la ciudad, de la propia avenida se hace desde los lugares más concretos, donde todo lo preexistente, lo vigente y lo por

²⁴ Aldo Rossi, *La arquitectura de la ciudad* (Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2015), 93.

²⁵ Karl Schölögel, *En el espacio leemos el tiempo. Sobre historia de la civilización y geopolítica* (Madrid: Ediciones Siruela, 2007), 306.



PG.09 Fragmentos de la sección oriental de la avenida.
Plantas esquemáticas de la operación de ensanche de avenida Providencia entre avenidas Miguel Claro y Tobalaba. La sección de 32 metros de ancho implica una operación de nuevas líneas sobre el tejido preexistente, favoreciendo la configuración de nuevos barrios de edificación aislada y uso residencial.
(dibujo del autor)

venir se funde en la nueva expresión del orden deseado para el mismo lugar, ahora otro, transformado y trastocado, y para siempre distinto y en permanente cambio. Esa capacidad de movimiento se arraigará en la avenida de modo de hacer de su transformación discreta pero sin pausa, una constante.

Seis: La avenida asumida como operación urbana -la sección oriental-

La brecha permanente abierta entre plan y realidad se reduce en función de las dinámicas urbanas puestas en juego y la claridad de cada actuación respecto a una idea dominante u orientadora en la configuración propuesta por la idea de lugar. El período de tiempo transcurrido entre 1940 y 1955, le significa a avenida Providencia un tiempo ocupado en reconocer su nuevo destino y construirlo desde una propuesta tan concreta como lograr el perfil de 32 metros de ancho asignado a su fisonomía requerida en su segmento oriental entre fachadas por el Plan de Transformación de 1932. La suma de componentes que configuran la avenida pone en evidencia junto a la nueva magnitud de anchura regular, una complejidad consecuencia de los roles asumidos por el espacio urbano en la articulación con otras partes de la ciudad capital que se instala sobre el territorio. Es en ese sistema urbano mayor donde la avenida caracteriza una identidad y un particularidad que la hacen distinguible entre sus pares, tanto por sus residentes como por sus visitantes, o por quienes la cruzan entre otros orígenes y destinos.

La novedad ha invadido el lugar, desde sus expresiones edificadas hasta las maneras de comprensión sobre el proceso en curso. La transformación ya no sólo es el nombre o aliciente de un instrumento de ordenamiento territorial local, novedad en si mismo, como el proceso que sigue la propia avenida en la configuración de su nuevo ancho, que también es expresión asociada de nuevas alturas, nuevos usos, nuevas formas de ocupar el espacio público. El proceso de transformación percibido sobre Providencia y Santiago de Chile, en general, obedece a fuerzas equivalentes y proporcionales a las descritas por Eugène Hénard cuando afirma para el caso de París, en el año 1907:

Las ventajas que los hombres buscan en las grandes ciudades, capitales o centros comerciales, es tener a mano, en el mínimo espacio posible, todas las comodidades de la civilización y poder ejercerlas con el menor consumo de tiempo. Pero como estas comodidades se encuentran en un cierto número de locales cuyos volumen no puede ser reducido matemáticamente, debemos tratar de agrupar en un núcleo central los lugares de reunión necesarios para el desarrollo de la actividad material e intelectual.

Por otro lado, aquellos que toman parte de esta actividad, so pena de extender demasiado la superficie del núcleo y así perder los beneficios de la concentración, son inducidos a alejar sus propias viviendas, las de sus familias, las de sus hijos, sus lugares de reposo y de recreo. (...)

Una ciudad moderna representa, por tanto, una aglomeración de edificios cuya densidad e importancia aumentan de la periferia hacia el centro.

Por ello, las vías de circulación y de intercambio no deben ser iguales ni estar uniformemente repartidas; éstas deben ser mayores a medida que se acercan al centro, y su dirección debe tender hacia el centro de negocios, del mismo modo que un organismo vivo, donde las venas y las arterias aumentan a medida que se acercan al corazón.²⁶

²⁶ Eugène Hénard, "Nota sobre el desarrollo del París histórico" en *Estudios sobre la transformación de París y otros escritos de urbanismo*, editado por Ángel Martín Ramos (Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2012), 283-284.

El rol del lugar, ahora comprendido desde la nueva escala de la ciudad capital, es de articulador entre esos barrios residenciales más extendidos y saludables, y su vital relación con el centro de negocios que sostiene la ciudad histórica. Mediando entre ambas situaciones y ofreciendo condiciones propias que lo harán un lugar de interés en sí, para aquellos ocupantes de los nuevos barrios generados por manzanas ajardinadas que se multiplican en su propio territorio y en los de las comunas aledañas. (*ver lectura seis, primera sección*)

El proceso de ensanche emprendido para lograr la sección deseada de avenida Providencia implica un trabajo de intervención urbana no conocido por el aparato administrativo local de la comuna, no por ello escamoteado. Establece un plan de actuación por tramos favoreciendo los puntos de mayor saturación de usos y de más facilidad de llevar adelante los procesos expropiatorios de terrenos y construcciones asociados. Aprovecha el momento de las obras para promover el mejoramiento de otras avenidas perpendiculares a la avenida principal, así como la generación de nuevas calles de irrigación más fluida hacia y desde la misma vía. El interés y la radicalidad puesto en la tarea emprendida llega a la propuesta, nunca ejecutada, de considerar la construcción de pasos en desnivel para algunos cruces principales con avenida Providencia.

Tras la larga intervención en la generación del nuevo perfil de la avenida, le siguieron acciones sobre la gestión propiamente del espacio urbano como reglamentación de publicidad, mejoramiento del sistema de paraderos de transporte público, calidad de la iluminación artificial nocturna y de sus veredas peatonales, estudios para hacer más eficiente los lugares de estacionamiento vehicular, entre tantos otros. (*ver lectura seis, segunda sección*)

La nueva apariencia de la principal avenida comunal en el sistema del espacio urbano de la ciudad capital traerá asociadas otras decisiones que reconocen su carácter e intentan reforzar su identidad. Así son consideradas la localización de varios edificios públicos sobre su trazado, incluyendo la propia sede municipal en el frente oriental del parque Providencia, entre la avenida y el río Mapocho. Le siguen otros como el Mercado Municipal (obra ejecutada) e iniciativas de privados como la propuesta de instalación de un parque acuático sobre el cauce del mismo río (no realizado). Las fuerzas desatadas sobre el lugar multiplicarán las iniciativas que agentes privados intentarán a través de proyectos cada vez de mayor intensidad urbana, reemplazando las casas quinta por edificios de varias plantas de apartamentos habitacionales, renunciando a los antejardines por un continuo de locales comerciales que aproximan en su cambio la expresión anterior contrastada de fachadas corridas más modestas con edificaciones aisladas con jardín. Cuando no logran el reemplazo de lo edificado al menos incorporan el cambio en los usos, logrando incorporar el dominio de lo comercial sobre la vereda peatonal y la instalación de los primeros cafés urbanos sobre la avenida principal.

Las fuerzas de urbanidad expresadas sobre avenida Providencia no son aisladas, es la constante en todo el territorio comunal al que sirve y de las extensiones orientales de la nueva comuna de las Condes, que a través de ella circula. La dinámica urbana del momento se expresa en múltiples maneras de configurar o reconfigurar las expresiones de un tejido sobre el territorio que se dibuja por calles y manzanas,

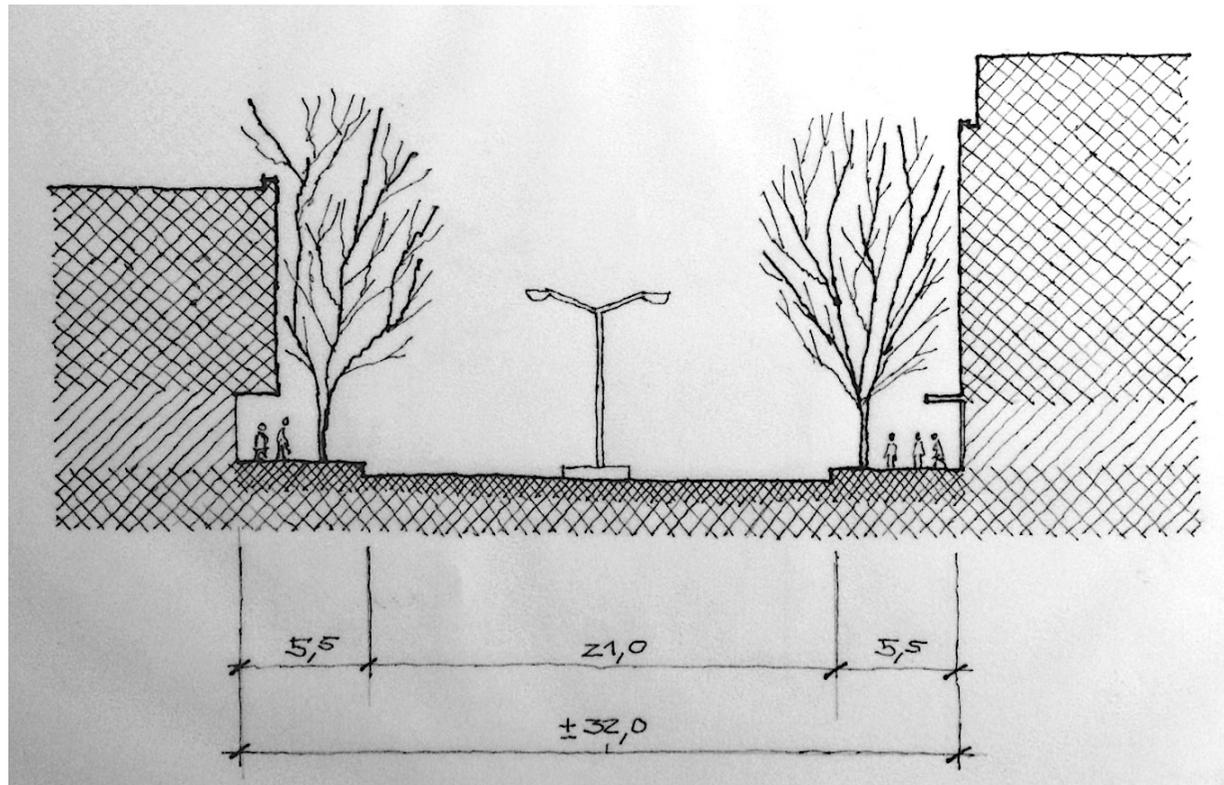
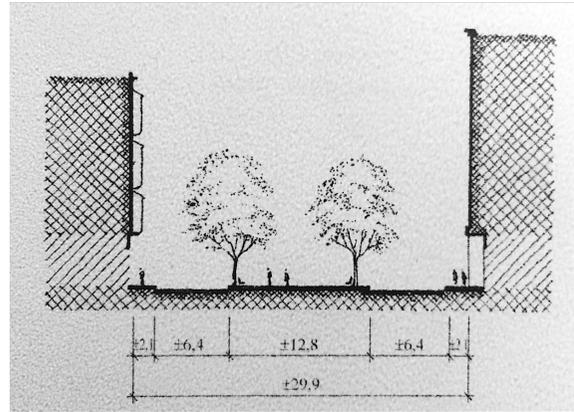
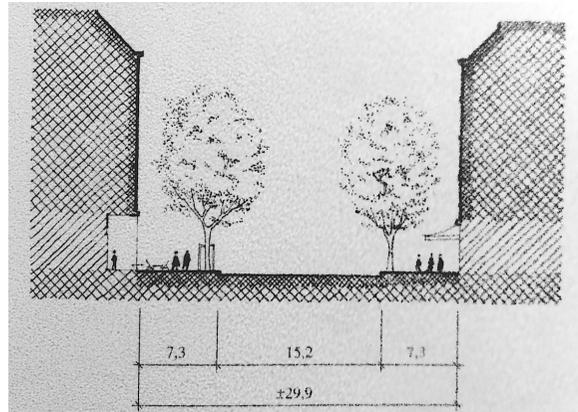
en uno u otro sentido. La pregunta por la manzana y sus posibles modos de comprensión, en palabras de Panerai y otros, cuando afirman:

La manzana, unidad de división, unidad de tejido urbano, ¿es acaso una unidad de uso? ¿Lo fue en algún momento? ¿Fue o sigue siendo la causa de un uso concreto? Estos interrogantes iniciales, los primeros que se suscitan desde la óptica del uso del espacio de cuya evolución hemos estudiado, se engloban en otro interrogante de carácter más general : saber si un elemento de la ciudad que ha sido localizado a través del análisis morfológico cobija un surtido de usos identificables; qué posibilidades de uso ofrece a la vista de sus características espaciales; qué género de articulación tolera con otros elementos analizados éstos a diversos niveles (es decir, preguntarse, en lo que atañe a la manzana, si por un juego de diferencias y continuidades garantiza la transición al espacio “pequeño” –por ejemplo, la vivienda-, a otros cercanos y también al “gran” espacio urbano).²⁷

Para el caso de Providencia, avenida principal y territorio comunal, la manzana es la gran protagonista del proceso urbanizador definitivo y determinante de una estructura bastante homogénea en la actualidad, en un tejido tramado de avenidas, calles y pasajes, que en el origen actúan desde estrategias absolutamente contrarias pero nunca contradictorias. Para las extensiones que arrancan de callejones y avenidas norte-sur, es la apertura multiplicada de calles y pasajes perpendiculares los que van aproximando esa textura de líneas paralelas tributarias de avenida Providencia a una red cuadriculada, inicialmente discontinuo para terminar coincidiendo y bastante más regular en el tramado de calles y avenidas en coordenadas cruzadas. Por otra parte, las urbanizaciones más recientes, conscientes del proceso urbanizador emprendido, también parten de vías lineales paralelas que prontamente incorporan calles y también avenidas de mayor jerarquía perpendiculares a su traza original. Avanzado y madurado ese proceso, opera por porciones mayores de superficie que configura conjuntos acotados de manzanas (hasta 24 manzanas), que en su apogeo coincidente con el agotamiento de suelo disponible incorpora la figura de manzana vacía o plaza, como componente articulador del orden de todo el conjunto, enriqueciendo el espacio público y la imagen de cada agrupación, y dando nombre a los últimos barrios. La estrategia de conversión más tardía y más sofisticada en incorporarse a las operaciones urbanizadoras del escaso suelo comunal disponible es la de ocupar con trama urbana las reservas de los terrenos mayores, antes dominado por algunos de los edificios fundacionales del lugar (Casa de Huérfanos, Seminario y otros). Estos traerán asociado al cambio de uso en el suelo expresiones edificatorias de mayor densidad que el lote de vivienda unifamiliar. Con ellos, un estrato de urbanidad de apariencia homogénea, completa el territorio comunal en toda su extensión y antigüedad. Las proximidades de avenida Providencia cuenta con ejemplos actuantes de cada estrategia urbanizadora en toda su extensión, donde la manzana es esa pieza mediadora y definitiva, entre el tejido de las edificaciones que particulariza cada segmento y las calles como el continuo del espacio público que otorga fluidez y movilidad a todos los modos de circular, involucrados en una complejidad urbana ya consolidada, pero no necesariamente definitiva. (*ver lectura seis, tercera sección*)

La configuración de un tejido urbano en red trae aparejado en el tiempo el requerimiento de asumir un sistema de transporte público eficiente para servir toda la extensión urbana de la ciudad capital, desde su centro de negocios hasta la totalidad del conjunto de suburbios que se expanden por todo

²⁷ Philippe Panerai, Jean Castex y Jean-Charles Depaule, *Formas urbanas: de la manzana al bloque* (Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1986), 142.



PG.10 Perfil comparado de avenida Providencia.
 Perfil de alrededor de 32 metros de la avenida con su configuración definitiva de frente comercial continuo y niveles residenciales de cuatro a seis alturas. Sección comparada de la propia avenida (inferior) con el Boulevard St. Michel (izquierda) y Rambla Cataluña (derecha), todas calles comerciales de ancho similar en su sección final. (dibujos de Allan Jacobs y del autor)

su perímetro. En este sistema, la propuesta de implementar un servicio de trolebuses que articule los ejes troncales de la estructura de la ciudad hace de avenida Providencia un componente fundamental, al considerar el paso de al menos seis de los diez recorridos implementados a través de toda su extensión como avenida principal. Los diseños de las infraestructuras ciudadanas incorporadas comienzan a reflejar en sus trazados la nueva comprensión del territorio urbano expandido de la ciudad capital. A modo de ejemplo, la representación más recurrente de Santiago en los planos de callejero, cada vez más reproducidos y demandados, ratifican una lectura distinta a la tradicional, similar a la figura de “alas de mariposa” con su eje en avenida Vicuña Mackenna y dos hemisferios de ciudad configurados a ambos lados: la ciudad histórica y la ciudad del oriente.

Siete: La avenida expresada en una fachada -el frente comercial como factor unificador-

La velocidad de cambio en la transformación material de la expresión formal de avenida Providencia y su territorio interior, también se expresa en la necesidad de cambio sobre los planes que la regulan y orientan su desarrollo. Tras largo trámite, expresión de las tensiones existentes desde esa fecha entre los gobiernos de escala local y nacional, el año 1947 entra en vigencia el Plan Oficial de Urbanización de Providencia, instrumento que regulará principalmente las condiciones de edificación a futuro impuesto sobre el territorio comunal. Las diferencias de percepción se mantienen y se alojan dentro del gobierno comunal, focalizadas para el caso de la avenida principal en dos cuestiones principales: las alturas máximas permitidas y el aprovechamiento de terreno en los nuevos edificios, y la instalación de locales comerciales en el nivel de suelo de los mismos. En ello se juega la forma construida y la forma de construir del lugar en discusión.

El plan comunal y sus cuerpos normativos se posicionan como el campo estratégico de generación para la nueva forma edificada, trasladando la acción de una autoridad sobre un listado de obras de adelanto hacia el gobierno colegiado actuante por manos de técnicos sobre el instrumento de ordenamiento territorial, como mediador y condicionante de las formas adquiridas por iniciativas de intervención que igualmente siguen alimentadas desde la inversión económica, sea ésta pública en el adelanto de servicios o condiciones del espacio urbano de uso colectivo, pero principalmente desde la inversión de particulares que a través de numerosas obras de edificios, comerciales o residenciales, de servicios u oficinas, darán la forma tridimensional y la velocidad de construcción a la configuración más moderna de avenida Providencia. La realidad de esa avenida, que se continua levantando por sus fuerzas tradicionales, pero mediada por ese instrumento o ese profesional que intenta abordar la mayor complejidad puesta en juego en el lugar, lo que Bernardo Secchi sintetiza en:

El urbanista ha usado la calle para medir el territorio, para subdividirlo, para mostrar la diferencia entre sus partes y el carácter de cada una de ellas, para poner distancia entre las cosas, entre los objetos arquitectónicos, las actividades y sus usuarios, para definir alineaciones, reglas de orden y sus excepciones, para representar el poder y la jerarquía, para separar, establecer límites y acuerdos, entre interior y exterior, entre arriba y debajo, lo privado y lo público, lo que se puede o quiere mostrar y lo que se esconde; o

para conectar, para comunicar entre sí territorios, poblaciones y sociedades, para activar o imponer intercambios, para hacer accesibles recursos humanos y materiales, explotar sus yacimientos, convertir en edificable y poner en valor un lugar o un terreno concretos, desviar un flujo de tráfico, atraerlo, permitir la parada y la circulación de personas y mercancías, el intercambio de cosas e ideas.²⁸

La complejidad aludida y comprendida en el plan vigente se interpreta en su norma y se ordena en estrategias sucesivas de interpretación para la misma. El trazado de las calles, la zonificación del suelo urbano, los usos permitidos y prohibidos, favorecidos y dificultados, hasta la apariencia de los edificios, incluyendo la regulación de las excepciones son los umbrales sucesivos que articulan el lenguaje de construcción y de comprensión de la realidad urbana puesta en juego en el lugar. (*ver lectura siete, primera sección*)

El período abordado es aquel en que se configura el orden del lugar que prevalece como soporte de una avenida Providencia que se ordena entre un tercio occidental de 40 metros de ancho y un frente abierto, y dos tercios orientales de doble fachadas distanciadas en una medida de 30 metros promedio o dominante por sobre el intento de ensanche planificado. Su acelerada saturación como lugar de flujos de paso, estimula iniciativas de complementariedad en obras de infraestructura que permita alternativas de circulación por el territorio, así se desarrolla un importante plan de construcción de puentes sobre el río Mapocho y el canal San Carlos que diversifica el conjunto de las avenidas y los empalmes hacia y desde los territorios urbanos aledaños. También se ejecuta un plan de reforzamiento de avenidas alternativas, ampliando calzadas y abriendo tramos claves para su continuidad, llegando a rediseñar perfiles que aumentan la capacidad vial en algunas y ordenan a través de un mejor diseño viario a otras. Existen mejoramientos sobre la propia avenida principal que involucran la renovación casi completa de la carpeta de sus calzadas, regularizadas en dos calzadas de 9 metros y 3 pistas cada una, en toda su extensión.

La estrategia de generar una dispersión en los flujos al abrir alternativas a la avenida principal en la extensión del territorio comunal, trae como consecuencia una amenaza en la situación de paso generalizada en todos sus barrios interiores, dando un carácter de lugar de paso extendido que aporta centralidad a todas las ubicaciones, pero también trasgrede la imagen recoleta de los barrios de suburbios ajardinados que le dieron forma y sentido en su origen. En tanto, avenida Providencia refuerza su rol de lugar de centralidad al ampliar sus soportes de abastecimiento en cantidad y diversidad con la creación del Mercado Municipal en su punto central, y la posterior apertura del primer almacén de autoservicio a nivel continental, a algunas cuadras del primero. Otros equipamientos de carácter cultural, educacional, de ocio y otros, reafirman esa misma condición de centralidad referida tanto a la realidad comunal como a la escala urbana asumida para toda la ciudad capital. (*ver lectura siete, segunda sección*)

El proceso de configuración de la nueva fachada de avenida Providencia se logra tanto por la sustitución de antiguas edificaciones como por la incorporación acelerada de otras nuevas. En las estrategias aplicadas o generadas desde la acción expropiatoria para dar el nuevo ancho regular a toda la avenida, favorece el derribo de construcciones de uno o dos niveles a la llegada de edificios de 6 hasta 8 niveles con un nivel de suelo ocupado principalmente por locales comerciales y los espacios de acceso a los niveles superiores. Más lento es el reemplazo o sustitución de los cuerpos construidos donde la entrega de antejardines de cuerpos aislados cumplen con la exigencia más urgente de la franja de terreno necesaria

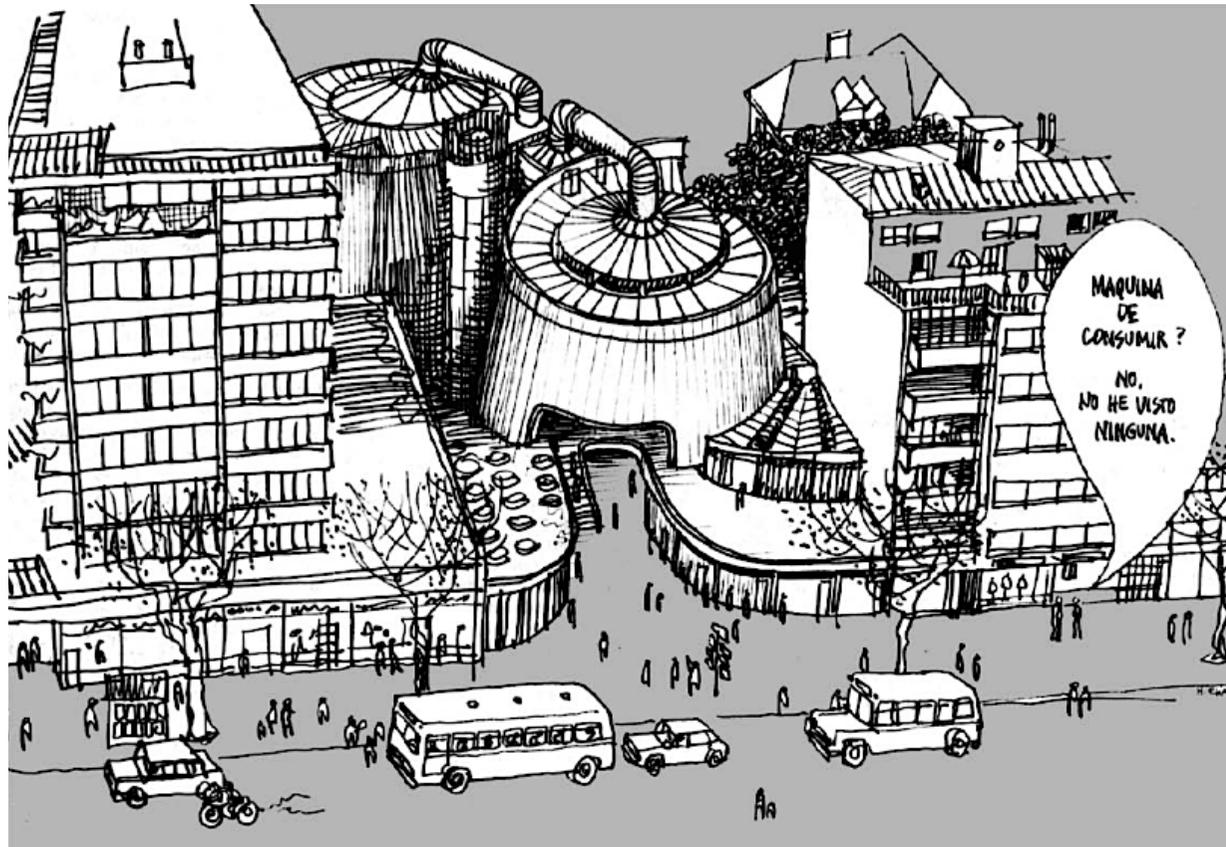
de expropiar para permitir el nuevo ancho del espacio público de la avenida. Aún así, con algunos años más de desfase se verán esas edificaciones sustituidas por edificios del tipo anteriormente descrito. El tercio occidental no afecto a expropiación, enfrenteado al parque, agrega otra variable en las operaciones inmobiliarias generadas, que es la venta de fragmentos de terrenos sobre el frente de avenida Providencia. En estos paños de suelo desagregados de predios mayores se levantan edificios, muchas veces de mayor número de niveles pero con menos uso comercial en la planta baja, destinados mayoritariamente a apartamentos residenciales. Todo ello conservando el uso original del terreno y los edificios interiores, ahora más aislado del contacto directo con la avenida principal que se convertía en un factor negativo para la actividad de estos recintos.

Entre las variantes incorporadas a la tipología dominante descrita para la conformación morfológica de avenida Providencia, se agregan otras de interés durante este período. Una, repetida en varios puntos pero de menor impacto, fundamentalmente en los tramos de mayor intensidad comercial corresponde a la generación de galerías comerciales interiores. A la manera de una tipología de ocupación del nivel de suelo, muy extendida y bien lograda en la ciudad central, aparecen algunas galerías de locales interiores sin frente a la avenida principal que se vinculan por estos pasajes de una o dos salidas hacia la calle, no logrando nunca la calidad ni el rango de sus referentes levantados en la ciudad histórica algunas décadas antes. Los locales interiores, por lo general de menor superficie que aquellos con frente hacia las veredas peatonales, alojan actividades complementarias y de segundo orden que diversifican la oferta de aquellas ya instaladas sobre las veredas de la propia avenida principal.

Una experiencia extraordinaria, tanto por su envergadura como la radicalidad de la propuesta corresponde al proyecto Unidad Vecinal Providencia. Una voluntad de iniciativa de construcción de un fragmento de ciudad moderna sobre un parque, sustentada en los principios de una arquitectura alternativa a la concepción tradicional de calles, manzanas y edificios, abre un campo de experimentación para la arquitectura moderna suramericana en el corazón de avenida Providencia. Exactamente en su centro geográfico, donde los terrenos de las antiguas instalaciones de la Casa de Huérfanos darán espacio y serán reemplazados por un conjunto habitacional orientado a clases medias. Bajo la forma de unidades habitacionales de configuraciones en dúplex conforman volúmenes de alturas medias y altas, los que serán diseminados sobre un suelo verde, colectivo y continuo abierto en todos sus bordes, manteniendo solamente el cuerpo edificado de la iglesia y pabellones anexos más inmediatos, y de paso modificando radicalmente el trazado propuesto para la prolongación de avenida Carlos Antúnez, según el plan de ordenamiento urbano vigente. (*ver lectura siete, tercera sección*)

La avenida Providencia a partir de esta configuración más recientemente asumida, desde su devenir absorbiendo con cierta capacidad de integración variantes e inserciones muy distintas a su propia naturaleza, a su morfología preexistente, confirma desde su nueva complejidad esa capacidad creciente de asimilar una heterogeneidad que la consolida en su condición de identidad y peso urbano con que se la coloca a prueba. Este atributo se convertirá en una constante para las décadas venideras en su desarrollo y evolución como lugar urbano. Una clave de lectura para la verificación de esa actitud y aquella capacidad asociada, puede estar dada en el reconocimiento de una posición pragmática sostenida en el tiempo, que

²⁸ Bernardo Secchi, “El espesor de la calle” en *La calle moderna*, editado por Ángel Martín Ramos (Barcelona: ediciones UPC, 2014), 206.



PG.11 Dibujo de avenida Providencia, 1979.

*Dibujo de la época aparecido en revista ARS caricaturizando y criticando la intensidad comercial asumida por avenida Providencia, tanto en la homogenización de su actividad como en la particular morfología expresada por la arquitectura del lugar.
(dibujo de Humberto Eliash)*

siempre hizo prevalecer la aceptación de una realidad en la evidencia que se materializa, por sobre una imagen idealizada contenida en un proyecto para un lugar distinto y por llegar.

Ocho: La avenida revisitada desde nuevas claves para su lectura

La acción sociopolítica de una sociedad urbana se desarrolla por excelencia en la ciudad y en ella deja sus marcas. Marcas de los hechos, de las operaciones y sobre todo, de las consecuencias. La década entre 1964 y 1974 actúa como bisagra entre dos escenarios históricos diametralmente opuestos, dos escalas urbanas, dos magnitudes de desafíos y de respuestas, tanto para el país, la ciudad capital como para la propia avenida Providencia. Es el umbral de cambio entre dos modelos de desarrollo que impactan directamente en la forma del orden social y en la forma de hacer ciudad. Cambios evidentes en el modo de construir o de seguir construyendo, o de reconstruir la forma material del lugar estará generado en lo estructural del cambio de sociedad puesto en juego en los diez años de esa transición, tan radical, como traumática y muchas veces violenta.

Un espacio urbano aparentemente conocido se asume de un modo distinto, haciendo más radical la comprensión del mismo desde su puesta en valor. En palabras de Henri Lefebvre:

El espacio se inscribe en su totalidad en el modo de producción capitalista modernizado: se utiliza para la producción de plusvalía. La tierra, el subsuelo, el aire y la luz se incorporan a las fuerzas productivas y a los productos. El tejido urbano constituido por múltiples redes de comunicación e intercambio forma parte de los medios de producción. La ciudad y los diferentes establecimientos (oficinas postales, estaciones ferroviarias, depósitos y almacenes, transporte y servicios diversos) constituyen el capital fijo. La división del trabajo penetra el espacio entero (y no sólo el “espacio del trabajo”, el de las empresas). El espacio en su conjunto se consume productivamente, al igual que los edificios y locales industriales, las máquinas, las materias primas y la fuerza de trabajo misma.

Simultáneamente, la realización de la plusvalía deja de tener lugar en el interior de un área próxima a los puntos de producción, ceñida a un sistema bancario local. La plusvalía se realiza en el seno de la red bancaria mundial como parte de las relaciones abstractas (juego de escritura) entre las agencias e instituciones bancarias. La realización de la plusvalía se desterritorializa. Aunque el espacio urbano haya perdido su antiguo papel en el proceso, continúa no obstante asegurando la correspondencia entre los distintos flujos implicados: los flujos de energía, de mano de obra, de mercancías y de capitales. (...) En cuanto a la distribución de la plusvalía, también se hace espacialmente –territorialmente– según las relaciones de fuerza de países y sectores económicos, y según las estrategias y el saber-hacer de los dirigentes.²⁹

Para Santiago de Chile, los cambios generados en los componentes de una estructura metropolitana en desarrollo se comienzan a expresar en la promoción (desde la planificación en el inicio y desde el mercado en el término) de la creación de nuevas centralidades; la expresión de capacidades colmatadas en los cauces urbanos, sean estos de movilidad de las personas, las comunicaciones o los insumos; y por tanto, la realidad de una expansión material del cuerpo construido de la ciudad capital sin lograr la movilidad requerida en su interior. Todo ello, en el marco de una inestabilidad social y política que no es barrera

²⁹ Henri Lefebvre, *La producción del espacio* (Madrid: Capitán Swing, 2013), 380-381.

para estar presenciando un desarrollo urbano en aceleración permanente y expresado en las nuevas escalas adoptadas por los proyectos. Fenómeno que compromete a avenida Providencia y se expresa en un conjunto de proyectos e intervenciones que plasman el hecho en su propio territorio. (*ver lectura ocho, primera sección*)

El orden metropolitano puesto en juego vinculado al modelo de desarrollo dominante se manifiestan en distintas expresiones en el tiempo y espacio, como el desplazamiento sostenido del centro geográfico hacia el oriente sobre el eje lineal urbano conformado por avenidas Alameda-Providencia-Apoquindo. Con avenida Providencia constituyéndose como centro entre las fuerzas polares de la sede del gobierno nacional, alojado en el centro histórico; el centro de negocios, desplegado sobre las tres áreas; y, los barrios de residencia del poder económico, esparcidos en los suburbios más orientales. Completa la lectura de la metrópolis en formación, la pregunta por las otras ciudades constituyentes, las que se ordenan en una conformación radio concéntrica expandida, que hacen de la ciudad central punto obligado de paso o transferencia entre los distintos destinos metropolitanos, comunales o barriales. Todas las obras de infraestructuras, con excepción de una vía anular dibujada en el PRIS de 1960, refuerzan en general esa misma expresión tradicional de la gran ciudad referida a su único centro histórico.

En la escala comunal la preocupación sobre el derrotero del propio espacio urbano se divide entre el estudio y la acción sobre el espacio público, con especial actividad en el sistema de los espacios abiertos conformados por parques, plazas y avenidas arboladas. Desde el espacio próximo al cauce del río Mapocho que se asume como un parque lineal en propiedad, prolongado en el borde del canal San Carlos, junto a la intervención simultánea en la mayoría de los parques y plazas restantes, donde se refuerza la arborización y se incorpora mobiliario e iluminación urbana. La estrategia llega hasta las avenidas arboladas principales del territorio comunal donde entra a participar avenida Providencia, recibiendo un importante aporte al refuerzo de su configuración y calidad espacial a través de sus árboles, reiteradamente cuidados y protegidos en el desarrollo de su historia.

Pero este proceso de positivo impacto en la habitabilidad de los principales espacios públicos comunales, se combina con otra iniciativa de distintos objetivos y consecuencias. Un plan de ampliación de calzadas de varias de las mismas avenidas, con el fin de aumentar su capacidad para el tránsito vehicular, tendrá un efecto negativo en la calidad buscada. De algún modo la evidencia da cuenta de exigencias contradictorias, perseguidas por agencias o grupos técnicos especializados del mismo municipio o externos, que van cargando una misma realidad urbana complejizada desde visiones sectoriales divergentes. (*ver lectura ocho, segunda sección*)

Las exigencias sobre avenida Providencia también aumentan y se disputan un lugar compartido por el espacio de paso y detención de los vehículos motorizados, por el espacio de compras y paseo de sus peatones, residentes y visitantes, por el espacio demandado de localización por los primeros edificios corporativos que buscan sede sobre el eje principal. Todo ello, potenciado en la expresión de un fenómeno social y cultural que hace de avenida Providencia –“Provi”- un lugar de convocatoria, referencia, exposición y confrontación de algunas de las corrientes y fuerzas que circulan dentro de la tensa y crispada realidad nacional. Ello reflejado en un lugar, como plantea Jane Jacobs, cuando afirma:

Las calles de las ciudades sirven para muchas cosas aparte de para transportar vehículos; y las aceras de las ciudades -la parte peatonal de las calles- sirven para muchas cosas aparte de para transportar peatones. Estos usos están en estrecha relación con la circulación, pero no son idénticos a ella y son, por derecho propio, al menos tan básicos como la circulación para el buen funcionamiento de las ciudades.

(...) Las calles y sus aceras, los principales lugares públicos de una ciudad, son sus órganos más vitales.

(...) Cuando las calles de una ciudad ofrecen interés, la ciudad entera ofrece interés, cuando presentan un aspecto triste, toda la ciudad parece triste.

Y más todavía, si las calles de una ciudades están a salvo de la barbarie y el temor, la ciudad está tolerablemente a salvo de la barbarie y el temor. Cuando la gente dice que una ciudad o una parte de la misma es peligrosa o que es una jungla, quiere decir principalmente que no se siente segura en sus aceras.

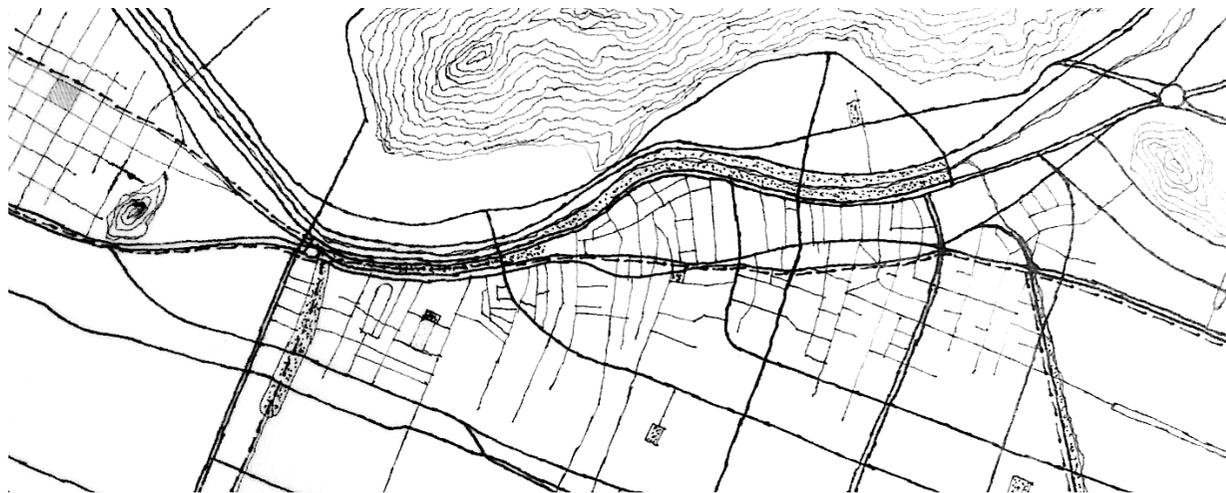
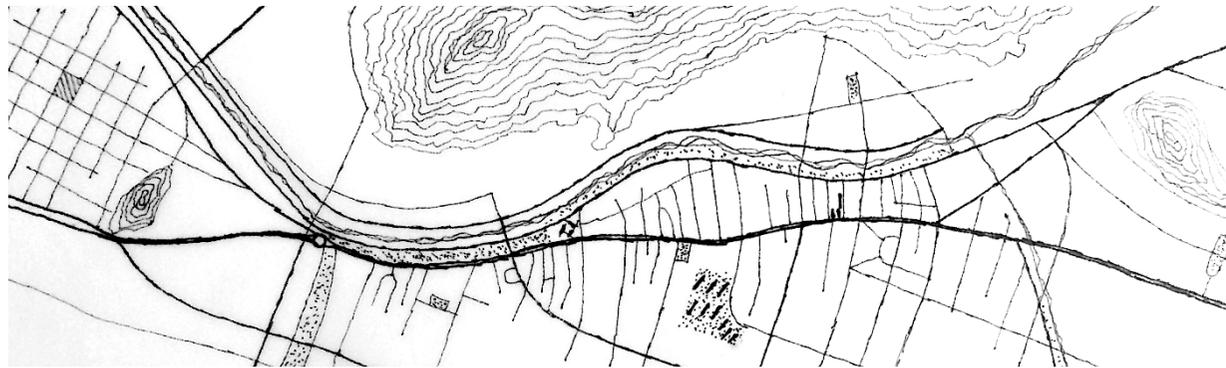
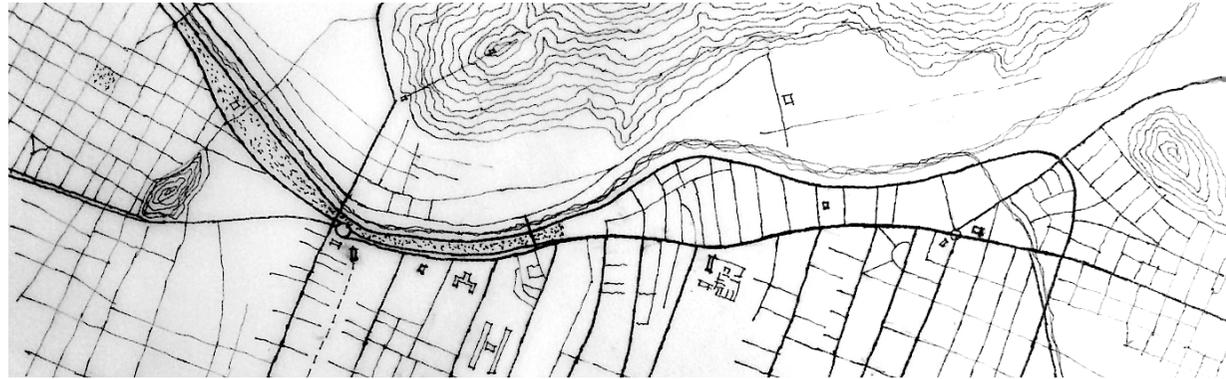
Pero las aceras y quienes las usan no son beneficiarios pasivos de la seguridad o víctimas indefensas del peligro. Las aceras, sus usos adyacentes y sus usuarios son partícipes activos en el drama de la civilización contra la barbarie que se desarrolla en las ciudades.³⁰

La necesidad de una revisión profunda del modo de comprender como está funcionando y como actuar en propiedad sobre avenida Providencia lleva a varias iniciativas. Una práctica, con el encargo en 1968 de un levantamiento planimétrico completo del área, recogiendo con la mayor fidelidad posible la realidad del lugar. Otra pragmática, como es la puesta en valor del subsuelo como recurso urbano relevante de explorar. Con intervenciones privadas como la incorporación obligatoria de estacionamientos subterráneos en los nuevos edificios de oficinas y apartamentos levantados en la avenida y sus inmediaciones. Y desde las inversiones públicas con obras como la ejecución del primer paso bajo nivel en el cruce de avenidas Providencia y Los Leones. Y la más trascendental, el inicio de los estudios para el diseño del tren metropolitano en su línea de paso por Providencia hacia el oriente.

Comparecen en avenida Providencia las evidencias de componentes que dan cuenta de una complejidad urbana distinta que se apropia decididamente del lugar. Asimismo la expresión edilicia de la misma avenida da lugar a proyectos de arquitectura que resultan marcadores del momento y la identidad asumida por la avenida como un lugar de centralidad creciente en la configuración metropolitana de la ciudad capital. Cuando los proyectos de arquitectura trascienden el programa interno del propio edificio y de una forma u otra son expresión del lugar que los aloja, se está frente a aquellos componentes urbanos claves, que dan forma a un lugar desde su expresión edificada:

Un hecho urbano únicamente determinado por una función no puede disfrutarse más allá de la explicación de dicha función. En realidad, seguimos disfrutando de elementos cuya función hace tiempo que se ha perdido, y su valor reside entonces solamente en su forma. Su forma participa íntimamente de la forma general de la ciudad, es una variante de ella, por decirlo de alguna manera. A menudo estos hechos están estrechamente ligados a los elementos constitutivos, a los fundamentos de la ciudad, y se encuentran en los monumentos. Basta introducir los elementos principales que aparecen en estas cuestiones para ver la extrema importancia del parámetro temporal en el estudio de los hechos urbanos. Pensar en un hecho urbano cualquiera como algo definido en el tiempo constituye una de las aproximaciones más serias que pueden hacerse en el campo de nuestros estudios.

³⁰ Jane Jacobs, *Muerte y vida de las grandes ciudades* (Madrid: Capitán Zwing, 2011), 55.



PG.12 Planos de avenidas en 1940, 1970 y 2010.
Dibujo de crecimiento progresivo del sistema de avenidas asociadas a avenida Providencia como pares de la misma. Inicialmente con creación de avenida Costanera, luego se incorpora avenida Santa María, por borde norte del río, y actualmente se refuerza con autopista Costanera Norte y proyecciones de vías rápidas al oriente.
(dibujo del autor)

La forma de la ciudad siempre es la forma de un tiempo de la ciudad, y existen muchos tiempos en esa forma. A lo largo de la vida de un ser humano la ciudad cambia su rostro y las referencias no son las mismas.³¹

La avenida Providencia quedará con la marca de una impronta otorgada por tres proyectos del momento, que fortalecen su carácter e identidad, generados como iniciativas inmobiliarias, de muy distinto orden y escala, son posibles como emprendimiento por las características de un lugar de atracción para la actividad urbana al interior del orden metropolitano. Los proyectos enunciados corresponden a: conjunto Drugstore Providencia, conjunto Torres de Tajamar y edificio Caracol Los Leones. Los dos primeros son edificios de torres residenciales con un nivel de suelo comercial, el tercero es un edificio de locales comerciales en su totalidad.

El proyecto Drugstore Providencia es una propuesta discreta en el diseño, de inteligente gestión y gran capacidad para leer las señales del lugar donde se implanta y que propone a sus usuarios. Se puede definir como un proyecto que ostenta la esencia del espacio urbano buscado por avenida Providencia durante toda su evolución posterior, llevado a su cúspide hasta el día de hoy.

El proyecto Torres de Tajamar es una proposición de un diseño arquitectónico extraordinario para el momento y la actualidad, que explota con inteligencia y oficio una condición de implantación particular combinada con la composición de sus cuerpos edificados, que convierte al conjunto en ícono de la avenida y de la arquitectura urbana de la época.

El proyecto Caracol Los Leones es la experimentación de traslado programático de un referente arquitectónico foráneo ajustado a una oportunidad comercial local puesta en su mayor intensidad. Su éxito lo afirma la repetición múltiple y casi instantánea del modelo generado, y su fracaso tanto del modelo inicial como de sus réplicas en la avenida, la ciudad y otras ciudades. (*ver lectura ocho, tercera sección*)

Resulta de interés constatar la fuerza de impacto y trascendencia que para el lugar y la ciudad capital, tuvieron algunas actuaciones urbanas ocurridas en avenida Providencia al mismo momento de una alta inestabilidad y profunda conflictividad por la que atravesaba el país y la sociedad chilena. Y ese impacto se potenciaría en el tiempo durante las décadas siguientes.

Nueve: El manifiesto de una nueva avenida Providencia

Los doce años que transcurren entre 1972 y 1984 le significan a avenida Providencia ver nuevamente modificada su configuración espacial y su estructura de orden funcional de manera radical, pero paradójicamente ver afianzar en el mismo lugar su carácter urbano más profundo y más propio, aquel que fortalecerá su identidad como ninguna de sus expresiones precedentes. Afirmando en un contexto completamente transformado sus condiciones más inherentes a su sentido original: ser un lugar de paso y un lugar de detención, entre y para procesos urbanos que se desenvuelven mayoritariamente en otras situaciones y coordenadas, pero cuyo despliegue en parte importante lo hace posible la existencia de este lugar. Un lugar que hace de la movilidad y de los flujos su atributo por excelencia, aquello que Alex Wall definiera como la “experiencia de la ciudad” cuando afirma:

³¹ Aldo Rossi, *La arquitectura de la ciudad* (Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2015), 52.

Creo que la experiencia de la ciudad está cada vez más sujeta a los flujos y al intercambio generados por el aumento de circulación de personas, vehículos e información. El ritmo de estos flujos, que cambia el carácter y la función del espacio sobre el tiempo, no ha llegado a tener tanta significación para la experiencia de la ciudad como la altura de los edificios, el ancho de las calles y la disposición de los monumentos. El tránsito de personas, vehículos e información forma también el entorno y el material de la ciudad. (...) los espacios para el tránsito de personas y vehículos son una medida de urbanidad tan importante como los espacios urbanos estáticos tradicionales. El tránsito vehicular, que ciertamente ha creado conflictos en la ciudad del siglo XIX, en la ciudad contemporánea es una medida de la necesidad y el deseo de movilidad y acceso, (...) Se diría que el deseo de movilidad personal es imparable; de hecho la gente debería tener la posibilidad de viajar más de lo que hace ahora, en lugar de menos: la movilidad significa tener acceso a oportunidades de trabajo, a la asistencia sanitaria, al ocio y a la interacción social.³²

Para avenida Providencia asumir su nueva realidad era reconociendo la presencia de componentes de un cambio de escala que le significa ampliar su tamaño, expresado en un área expandida, y aumentar su nivel de complejidad, expresado en la incorporación de nuevos usos, infraestructuras y condicionantes como los flujos en un orden distinto que recualifica la relación entre todos sus componentes fundamentales. La avenida Providencia se convierte en un campo de experimentación urbana y de confrontación de posiciones, entre visiones de ciudad y modos de asumirla diametralmente opuestas. Con fuerzas en pugna y argumentos sustentados por posturas en debate y conflicto que abogan por escalas de comprensión para el fenómeno en discusión, o prioridades sobre los atributos o elementos prioritarios a preservar, irreconciliables entre sí:

Diseñar la mutación, introducirse en su energía centrífuga, debería comportar a un tiempo el diseño del espacio público y del privado, de la movilidad y de los recintos especializados, del organismo global y de los individuos. La multitud de variables indefinidas que entran en juego en las mutaciones edificatorias de este tipo no puede ser controlada sólo con instrumentos más o menos eficaces de gestión. Todo apunta a la necesidad de morfologías abiertas, interactivas, en las que unos mínimos criterios sean las únicas leyes que organicen el rápido proceso por el que se pasa de un estadio urbano a otro. (...) Los lugares y las estructuras, la implementación de energías y recursos se produce capilarmente en todos los niveles y en todos los estadios. Sólo una absoluta interacción entre sistemas y arquitectura, produciéndose al mismo tiempo como la expresión dinámica de la mutación, pueden dar lugar a ciudad y arquitectura acordes con la característica del proceso. Sólo proyectos con mecanismos de autorregulación, de interacción y de reajuste durante el propio proceso de realización pueden tener sentido en situaciones difícilmente parangonables a las de otros momentos del pasado.³³

En la avenida se emplaza a las comprensiones de ciudad y sociedad que parecen tensar y cruzar toda la realidad nacional, hasta la ciudad capital y de cualquier parte de las mismas, en arcos culturales e ideológicos mucho más amplios y de fuerte impacto en todos los niveles de una sociedad cada vez más polarizada y donde el debate público oscila de la diversidad infinita entre miradas puestas en juego a los totalitarismos de modelos irreconciliables, Tanto para su comprensión como para hacer posible una convivencia:

Así concebida, la ciudad deviene dominio de la dispersión y de la heterogeneidad. En su seno habitan -pero también pululan y merodean- multitud de microsociedades, el tránsito entre las cuales es a veces abrupto y se ve interrumpido por todo tipo de intersticios e intervalos, inmediatamente colonizados a su vez por una población flotante de marginados y desertores. Es por ello que una antropología urbana como la que inaugurara en los años treinta la Escuela de Chicago -Park, Burgess, Wirth-, no podía sino especializarse en atender a estructuras líquidas, ejes que organizan la vida social en torno suyo, pero que no son casi nunca instituciones estables, sino una pauta de instantes, ondas, situaciones, ritmos, confluencias, encontronazos, fluctuaciones. Pétonnet se ha referido a cómo el etnólogo urbano no ha escogido para ejercer su profesión un territorio estático, sino más bien una extensión sin límites fijos, “permeable, que se infla y se retrae al hilo de los días, al hilo del tiempo”.³⁴

El proyecto Nueva Providencia se gestará desde el debate y la oportunidad que abre la implementación de un proyecto de infraestructura urbana concreto como fue la primera línea de tren subterráneo del Gran Santiago en su paso por la comuna y específicamente por avenida Providencia. El desarrollo de la polémica estará cargada y cruzada por los hechos nacionales acaecidos en paralelo, con la “cualidad líquida” de un desenlace lleno de condiciones extraordinarias en su particular progresión en el tiempo, pero fundamentalmente, asumirá o pondrá en evidencia la confrontación de dos visiones de la ciudad del momento. Una, desde la planificación centralizada al servicio de la implementación de un orden metropolitano mayor, comandada desde arriba y que se sustenta en la generación de grandes obras e inversiones urbanas, que puede y hasta debe, pasar por sobre lo existente para imponer ese necesario orden nuevo. Otra visión, generada desde el diseño urbano local que actuando sobre una realidad próxima y conocida, tangible y casi constatable, casi doméstica, se sustenta en la capacidad de construir muchas ciudades adyacentes y coactuando, con una comprensión y escala apropiada a las personas que las habitan, que actúa por una concatenación de intervenciones permanente de obras con sentido. El proyecto urbano es comprendido y asumido como proyecto de arquitectura, y el proyecto de arquitectura es actuar en la ciudad que se persigue:

El proceso urbanístico no sigue ya el teórico patrón de plan general, plan parcial, proyecto arquitectónico, sino que se articula a partir de “acciones” y/o “proyectos” que tienen capacidad ejecutiva, y que en su conjunto son capaces de poner en movimiento a la ciudad o a un gran sector de la misma. Por tanto, tienen fuerza propia, pero también una gran capacidad inductora.

Esta idea de acciones y proyectos-fuerza tiene tradición en la historia urbanística de la ciudad, pero había estado abandonada por formas más burocráticas que identificaban urbanismo con la gestión administrativa de la ciudad, que no por importante puede ser tenida por exclusiva. Es conveniente que estas acciones estén referidas a una estrategia general -que puede ser un programa o el contenido de un auténtico plan urbanístico-, pero no deben condicionarse de una forma restrictiva entre ellas. (...) El planeamiento y la gestión urbanística tradicional deberán cambiar a partir de estas experiencias. Su agilidad y su compromiso con la acción son imprescindibles.

Pero por otro lado, el compromiso con la forma de la ciudad vuelve a ponerse de relieve (...)

Estas experiencias están aportando sin duda una renovación del instrumental de diseño urbano sin precedentes. El “proyecto urbano” se recupera y la composición urbana deviene de nuevo prioritaria. (...)

³² Alex Wall, “Flujo e intercambio. La movilidad como atributo de la urbanidad” en VV.AA., *Presente y futuros. Arquitecturas en las ciudades* (Barcelona: Actar, 2006), 159-160.

³³ Ignasi de Solà-Morales, “Presente y Futuros. La arquitectura en las ciudades” en VV.AA., *Presente y futuros. Arquitecturas en las ciudades* (Barcelona: Actar, 2006), 14.

³⁴ Manuel Delgado, “Violencia, comunicación e intercambio en Medellín, Colombia” en VV.AA., *Presente y futuros. Arquitecturas en las ciudades* (Barcelona: Actar, 2006), 174.

En cualquier caso, la integración de funciones diversas, de infraestructuras y edificación, son intentos plausibles de estos proyectos especiales que permiten diseñar de nuevo la forma urbana. Se supera así el fatal dualismo entre infraestructura y arquitectura que había instaurado una mala lectura del movimiento moderno.³⁵

Las obras del metro de Santiago se inician en 1969, desde la ciudad central hacia el poniente, para al poco tiempo tener abierta la polémica de su proyección al oriente, desde las inmediaciones de Torres de Tajamar por el eje de avenida Providencia, en la versión de los técnicos del organismo con el apoyo de las autoridades ministeriales. La alternativa generada como contrapropuesta, desde el municipio, es la creación de una vía paralela al sur de la avenida existente para evitar o aminorar los impactos negativos del período de construcción, y de paso generar una nueva calzada que amplíe la congestionada avenida principal. Todo ello en función de reconocer y proteger la cualidad urbana ganada por la avenida y ser consecuente con reconocer el lugar de centralidad otorgado a avenida Providencia por el PRIS 1960, el instrumento de planificación general de la ciudad capital. La realidad es de un lugar que día a día genera una hegemonía creciente como espacio urbano relevante al interior de la estructura metropolitana del momento. Tanto la llegada del metro como la generación de una nueva sección espejada, de calzadas vehiculares y veredas peatonales, para la avenida Providencia eran una oportunidad extraordinaria de proyecto que reconocía su cualidad diferenciadora como lugar urbano. *(ver lectura nueve, primera sección)*

Hacia el año 1974 las variantes en pugna han variado en distinto grado sus opciones. La alternativa oficial promovida por el metro plantea como opción, la prolongación de la línea 1 al subsuelo de avenida Costanera, variante que se desplaza al norte de avenida Providencia, evitando el conflicto de la construcción pero a la vez alejando las estaciones de metro de los puntos más centrales del territorio que se atraviesa. La opción municipal insiste en su variante por el sur con un diseño de trazado más afinado y concreto que mide los impactos de la apertura de la nueva vía sobre el tejido urbano preexistente. El debate de la cuestión, la exposición de los argumentos y los apoyos por una u otra opción se dan en la plaza pública, la prensa es el canal a través del cual se plantean posiciones y argumentos para cada alternativa. Hecho que resulta de particular interés, al momento que vive el país tras el golpe de estado de 1973, con fuertes restricciones a la expresión pública sobre todo contra una posición sustentada por organismos del gobierno nacional. La polémica se zanja con la decisión del propio gobierno central, por la opción de apertura de la nueva vía propuesta por el municipio y la prolongación hacia el oriente por avenida Apoquindo, la natural proyección del eje metropolitano, pero contra todas las opciones sostenidas por sus propios técnicos hasta el momento de generar un nuevo eje de penetración oriental por avenida Kennedy. *(ver lectura nueve, segunda sección)*

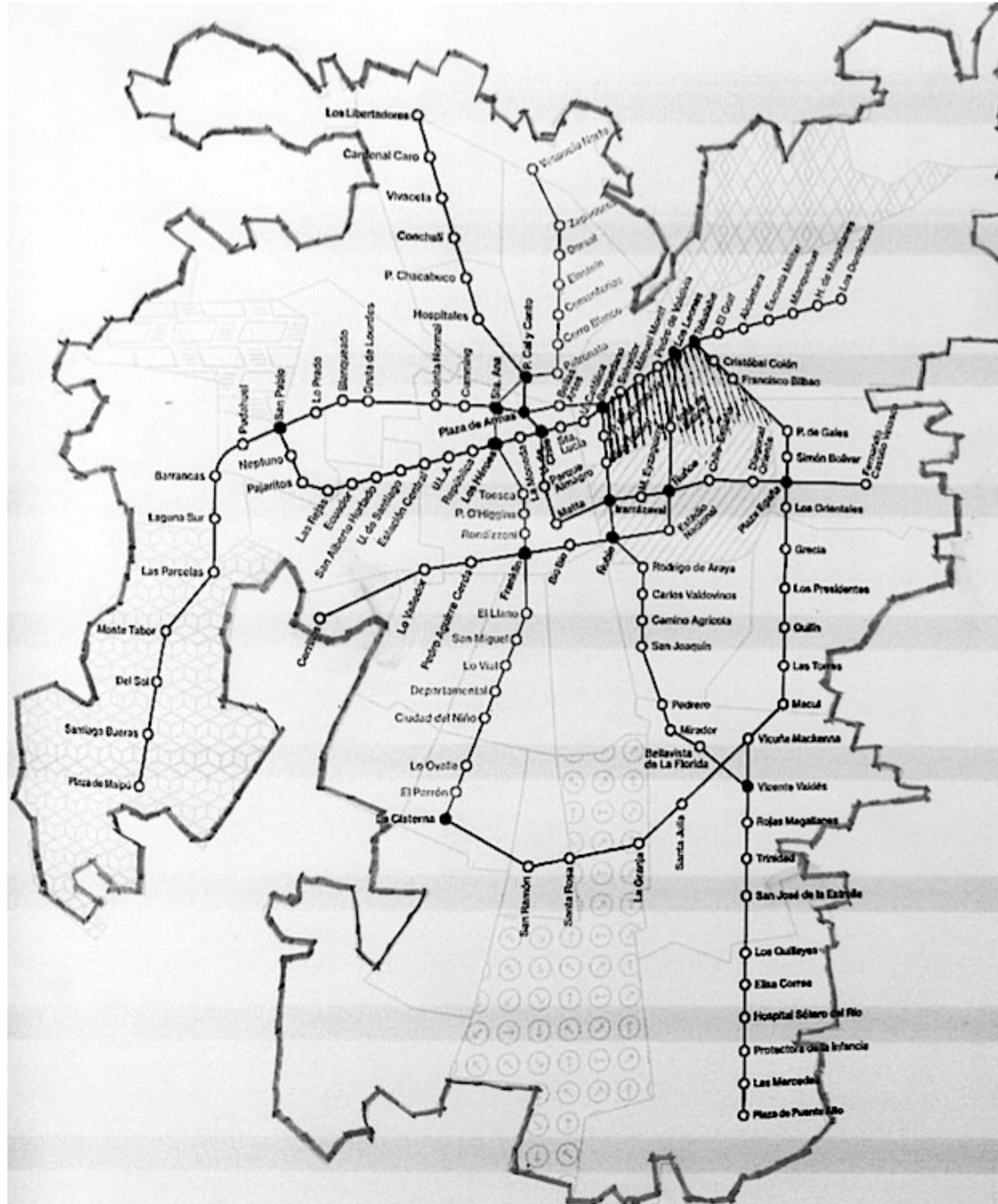
Un par de años atrás, en 1972, el municipio había presentado la propuesta elegida para su aprobación legal, con la incorporación de una vía paralela al sur de avenida Providencia, como modificación a su instrumento de ordenamiento urbano local. Progresivamente en el tiempo el proyecto irá madurando, incorporando más detalle y realidad sobre la verdadera envergadura y la factibilidad de su ejecución. Los criterios urbanísticos puestos en juego apuntan a la nueva escala de ciudad propuesta, reflejado en la densidad, heterogeneidad y complejidad que requiere asumir como un lugar de centralidad en la metrópolis

para responder a la realidad presente y por venir sobre el lugar. La diversidad y las magnitudes de usos y flujos se multiplicarán en espacios más apropiados para cada uno de sus usuarios, partícipes de flujos y de permanencias, residentes y visitantes, del lugar expandido en torno a la nueva avenida. El proyecto se asume y se desarrolla como un proyecto de arquitectura que responde a una ciudad distinta a la preexistente, pero sin renunciar a los atributos que la distinguen como lugar particular. Para ello resulta fundamental el reconocimiento explícito de aquellos elementos constituyentes de su patrimonio edificado y la medida en las magnitudes que la avenida debe contener en su nueva expresión sobre el territorio. Y sobre todo, ser consecuente al destino de estar colocada sobre el eje estructurador principal del orden metropolitano de la ciudad capital. (*ver lectura nueve, tercera sección*)

Las obras de ejecución del proyecto Nueva Providencia comprometen prácticamente la totalidad de la extensión de avenida Providencia, con una división por tramos de distintos niveles de transformación, todo ello priorizado por su coordinación con las obras del metro subterráneo, el que en su versión definitiva coincide parcialmente en sus trazados definitivos. Las obras se ordenan en cinco tramos de extensión variable y condiciones particulares de acuerdo al contexto urbano en que se ejecutan. Iniciadas por su tramo central, el más gravitante para la configuración definitiva de la nueva avenida, traerá aparejado con las obras civiles de apertura de la nueva calzada y rediseño de la existente, la construcción de un conjunto relevante de edificios particulares que dan forma y carga programática simultánea a la realidad urbana generada en el lugar. Las etapas siguientes se suceden sin interrupción en otros fragmentos de la avenida, de acuerdo a las prioridades establecidas y la disponibilidad de recursos del gobierno comunal para ejecutar aquellos tramos pendientes. Las inmediaciones de las estaciones de metro serán puntos destacados de la actividad de construcción y de impacto asociado al nuevo orden urbano de la avenida, con capacidad de generar interacción en los distintos niveles de suelo público, uno de los componentes de diseño prioritario incorporado al momento de asumir la mayor carga urbana que el lugar está por recibir. La envergadura del proceso en desarrollo no puede quedar ajeno a los ciclos económicos del país y a las políticas urbanas que se implementan, durante el mismo arco de tiempo que toma su ejecución y posterior consolidación como lugar metropolitano. (*ver lectura nueve, cuarta sección*)

Igualmente la materialización del proyecto Nueva Providencia debe conciliar su ritmo de desarrollo con la mirada sobre su impacto en el resto del territorio comunal y la actualización de sus instrumentos locales de ordenamiento territorial. La realidad construida sólo confirma el rol y la gravitación que avenida Providencia cumple y ejerce en la configuración de una completitud urbana comunal. A la que se define internamente como “una ciudad dentro de la ciudad”, apelando a ese grado de autonomía y dependencia interactuantes, que permiten vivir ciclos cotidianos en fragmentos de un orden metropolitano en escalas asociadas a los ciclos recurrentes de sus propios habitantes. Si bien la extensión oriental de la metrópolis sigue en referencia a avenida Providencia como un lugar central, también en su propia expansión y consolidación desarrolla nuevos lugares de centralidad propios y con nuevas expresiones, más asociadas a grandes contenedores comerciales que al espacio público de una calle o avenida comercial. Lugares más próximos a los barrios sucesivos generados en los suburbios, lo que es razonable para esas configuraciones urbanas extensas cada vez de mayor magnitud y lejanía. Todo este proceso en desarrollo

³⁵ Joan Busquets, “Nuevos fenómenos urbanos y nuevo tipo de proyecto urbanístico” en VV.AA., *Presente y futuros. Arquitecturas en las ciudades* (Barcelona: Actar, 2006), 285-286.



PG.13 Plano intervenido red de metro de Santiago, 2018.
 Dibujo que sobrepone la red de líneas de metro operando en la ciudad al año 2018 con el perímetro de la mancha urbana. En la red de metro se destacan las estaciones de intercambio -16 estaciones- sobre un total de 120 estaciones. En avenida Providencia existen 6 estaciones y la mitad corresponden a intercambio.
 (dibujo del autor sobre plano de Metro Santiago)

no debilita a avenida Providencia como lugar original, dada la mayor densificación de población contemplada y producida en la densificación por altura de los barrios residenciales asentados en su propio territorio. Las actuaciones urbanas acaecidas en el lugar durante su historia, ahora puestos al día ante una nueva realidad tanto local como metropolitana, sólo confirma la persistente capacidad y consecuencia del lugar con los principios permanentes que le son más propios. (*ver lectura nueve, quinta sección*)

Diez: La avenida como componente fundamental de la metrópolis

La avenida observada en el transcurso de su devenir en las tres décadas más recientes, ocurridas desde el año 1985 en adelante, afirma y consolida aquellas condiciones urbanas configuradas por el proyecto Nueva Providencia pero reconociendo un cambio radical en los actores gravitantes sobre sus intervenciones más actuales. El municipio irá paulatinamente cediendo iniciativa en la acción a otros actores como las agencias públicas nacionales y principalmente las inversiones de capitales privados. La metrópolis también debe reconocer una estructura de relaciones cambiante y un proceso de transformación sustancial:

En el tiempo de la ciudad difusa, ¿qué utilidad puede tener, pues, el concepto de ciudad? Puede ser útil ciertamente como instrumento para el análisis histórico, es decir, para el estudio de las formaciones sociales preexistentes cuyo legado condiciona y mediatiza las transformaciones hoy en curso. (...) Pero, en el análisis de la sociedad contemporánea aquello que resulta fundamental no es la definición de la ciudad en abstracto sino la comprensión del proceso de urbanización en una doble vertiente: por un lado, a partir del examen de los procesos sociales que impulsan -y son impulsados- por el proceso de urbanización; y por el otro, con el estudio de las repercusiones de este proceso sobre el conjunto del territorio. Una de las principales de estas repercusiones es, en la actualidad, la integración del espacio través de redes de relación (de producción, de intercambio, de consumo) cada vez más complejas. La utilidad del concepto “ciudad difusa” es, precisamente, la de definir un momento en este proceso histórico: aquel en que las redes de relación abarcan ya la totalidad del territorio y hacen posible que todo el territorio pueda convertirse en ciudad.³⁶

El orden urbano dispuesto en avenida Providencia da cuenta de esa relación de redes en el territorio que actúa sobre el Gran Santiago en magnitudes, intensidades y dispersiones no conocidas con anterioridad. Ello, queda reflejado en la presión urbana ejercida sobre la avenida por toda la estructura metropolitana, desde condiciones funcionales hasta expresiones culturales y políticas a las que otorga sede. Tal vez, la más fuerte sea la manifestación multitudinaria de celebración del plebiscito de 1988, paso al retorno democrático, que cruzó la avenida de extremo a extremo, culminando en plaza Baquedano. La avenida ya es lugar reconocido por toda la metrópolis, por sobre vía principal del fragmento de territorio comunal o paso al oriente.

La construcción material de su forma va paulatinamente menguando los remates expropiatorios del perfil oficial de su sección para dar paso a la construcción de numerosos edificios de altura, mayoritariamente pero no exclusivo de oficinas, que desde las esquinas principales de cruce con otras avenidas avanza hacia el interior; y nuevamente transforma la escala y la apariencia de la avenida. Asimismo la

³⁶ Oriol Nel-lo, *Cataluña, ciudad de ciudades* (Lleida: Editorial Milenio, 2001), 32-33.

centralidad dentro de la intensidad destacada de la avenida principal reconoce y asienta su punto cúspide sobre el cruce con avenida Ricardo Lyon. (*ver lectura diez, primera sección*)

La dependencia metropolitana también se ve expresada en los principales conflictos percibidos sobre avenida Providencia, así la calidad del aire como lo precario del sistema de transporte público en superficie son componentes fuertemente deteriorante de su calidad urbana, no pudiendo ser encarado ni resuelto desde las instancias en que tradicionalmente asume sus propios desafíos. En la escala que puede gestionar el propio municipio, se desarrolla un adelanto de infraestructura menor pero positivo como la construcción de estacionamientos subterráneos bajo la calzada de la avenida no ocupada por el metro, que impactará nuevamente en la configuración de su espacio público. Aumentando la capacidad de retener autos estacionados en el propio centro de la avenida, al mismo momento que ensancha de manera importante sus veredas peatonales más concurridas.

La cualidad de ser un lugar de centralidad se expresa tanto en atributos de atractividad como en debilidades de reiterados ciclos de saturación. Independiente a ello, grandes proyectos inmobiliarios marcan su extensión completa con obras de gran escala, como el edificio Telefónica (1996) situado en plaza Baquedano, el más alto de toda la ciudad capital a esa fecha:

Sin embargo, aquí, precisamente se sitúa la crisis arquitectónica. Por un lado, el poder ya no necesita la monumentalidad para afirmar su legitimidad (...); por otra parte, la monumentalidad cambió de escala y de función. Un rascacielos que aloja las oficinas de un ministerio no se compara con una iglesia (...) El rascacielos no pertenece a la categoría del monumento, no solamente porque tiene una función principalmente utilitaria (comparada con la razón de ser de un templo, de un museo o de un arco de triunfo), sino porque *ya no está en proporción al espacio humano*. No es la obra que surge de la ciudad como la expresión de su gloria; parece que vino de otras partes; está fuera de escala (lo que es la definición de *colosal*); es como *un objeto gigante colocado sobre el suelo*.³⁷

Coincidente con la celebración del centenario de la comuna al año siguiente, donde un conjunto de otras construcciones de ese tipo, otras mejoras en el espacio público, la apertura de la vía expresa Costanera Norte y un nuevo plan regulador comunal, dan pie nuevamente a mirar un proyecto de futuro para el lugar. (*ver lectura diez, segunda sección*)

Los años más recientes reafirman un sentido de distanciamiento sobre avenida Providencia, con una acción municipal debilitada en su interés por el espacio público actuante y un crecimiento de iniciativas inmobiliarias que refuerzan el dominio de la gran escala sobre el lugar. El caso paradigma lo constituye el proyecto Costanera Center, un conjunto de torres y mall comercial de gran capacidad, hermético al espacio de las calles que lo rodean, el último testimonio del proceso en curso. Intervención y condición que la avenida, consecuente con su historia ha sabido asumir en propiedad, incorporando a su funcionamiento general con bastante menor impacto negativo que los pronosticados. También la acción pública desde el nivel nacional ha sido determinante en la puesta a prueba del espacio público de avenida Providencia, con la implementación de un sistema de transporte público de superficie de gran impacto y nefasto resultado como funcionamiento, con una expresión de deterioro creciente y acelerado de los

lugares urbanos que involucra. Más reciente, es una iniciativa de la autoridad regional que lidera un concurso de actuación sobre el espacio público del eje Alameda-Providencia, intentando paliar los defectos negativos del plan de transporte y convoca a un ejercicio de diseño urbano restringido a la comprensión de un espacio público reducido a su expresión entre fachadas, desligado de un área mayor de influencia y de los programas contenidos e interacciones actuantes en todo el cuerpo edificado que configura los mismos espacios. (*ver lectura diez, tercera sección*)

Una acción marcadora del lugar por su importante carga simbólica fue la decisión de la autoridad edilicia, durante el año 2013, de cambiar el nombre de la avenida al renombrar el brazo creado hace cuatro décadas de la avenida principal como Nueva Providencia, una oportunidad de destacar y volver a mirar un lugar en su tiempo y de futuro:

La ciudad no vive según la copresencia, sino según la correspondencia: un lugar responde a otro, el hábitat responde al trabajo que responde al comercio que responde a la institución social que responde a la conmemoración que responde a la creación artística, etc. Es, como se dice, un “nudo” de correspondencias, de remisiones, de acciones recíprocas. Pero el nudo mismo está animado, está en movimiento como una serpiente enroscada sobre sí misma cuyo cuerpo se desliza lentamente a lo largo de sus propios anillos. La ciudad es una serpiente cuyas ondulaciones y pliegues modulan indefinidamente su aspecto aun sin dejar de estar al acecho. La ciudad acecha todos los intercambios de señales que la atraviesan, todas las relaciones, todos los contactos, los asimientos y desasimientos, todos los recorridos, los pasos, los pasajes, los *impasses*, los *pases*, los *paseantes* o *transeúntes*.³⁸

069

El transcurso de un arco de tiempo cruzado en la propia historia, reflejado en el arco espacial del lugar concedido como paisaje de su geografía, que recorre la misma avenida con expresión y testimonio de ese devenir que se va construyendo en un día a día, que no por discreto en su movimiento no deja huellas y testimonio de una acumulación de experiencias, que al tiempo que lo hace único y con identidad, puede desde su propia experiencia pasada ser confrontado con otros lugares de destino equivalente, y más importante constatar y asumir las condicionantes fundamentales para encarar un futuro, siempre de cambios, desconocido e impredecible, pero con el sosiego de conocer su propio destino desde siempre. En palabras de Marcel Poëte:

Los elementos determinantes del emplazamiento son también la causa del crecimiento de las ciudades. El curso de agua por un lado y por el otro el camino por el que los hombres originariamente han alcanzado sus orillas -que representa el puente más antiguo que jamás haya unido las mismas- señala las dos fundamentales direcciones de desarrollo de la ciudad establecida en ese lugar.³⁹

³⁷ Marcel Hénaff, *La ciudad que viene* (Santiago: LOM ediciones, 2014), 72-73.

³⁸ Jean-Luc Nancy, *La ciudad a lo lejos*, (Buenos Aires: Ediciones Manantial, 2013), 111.

³⁹ Marcel Poëte, *Introducción al urbanismo. La evolución de las ciudades: la lección de la Antigüedad* (Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2011), 28.

PRIMERA PARTE

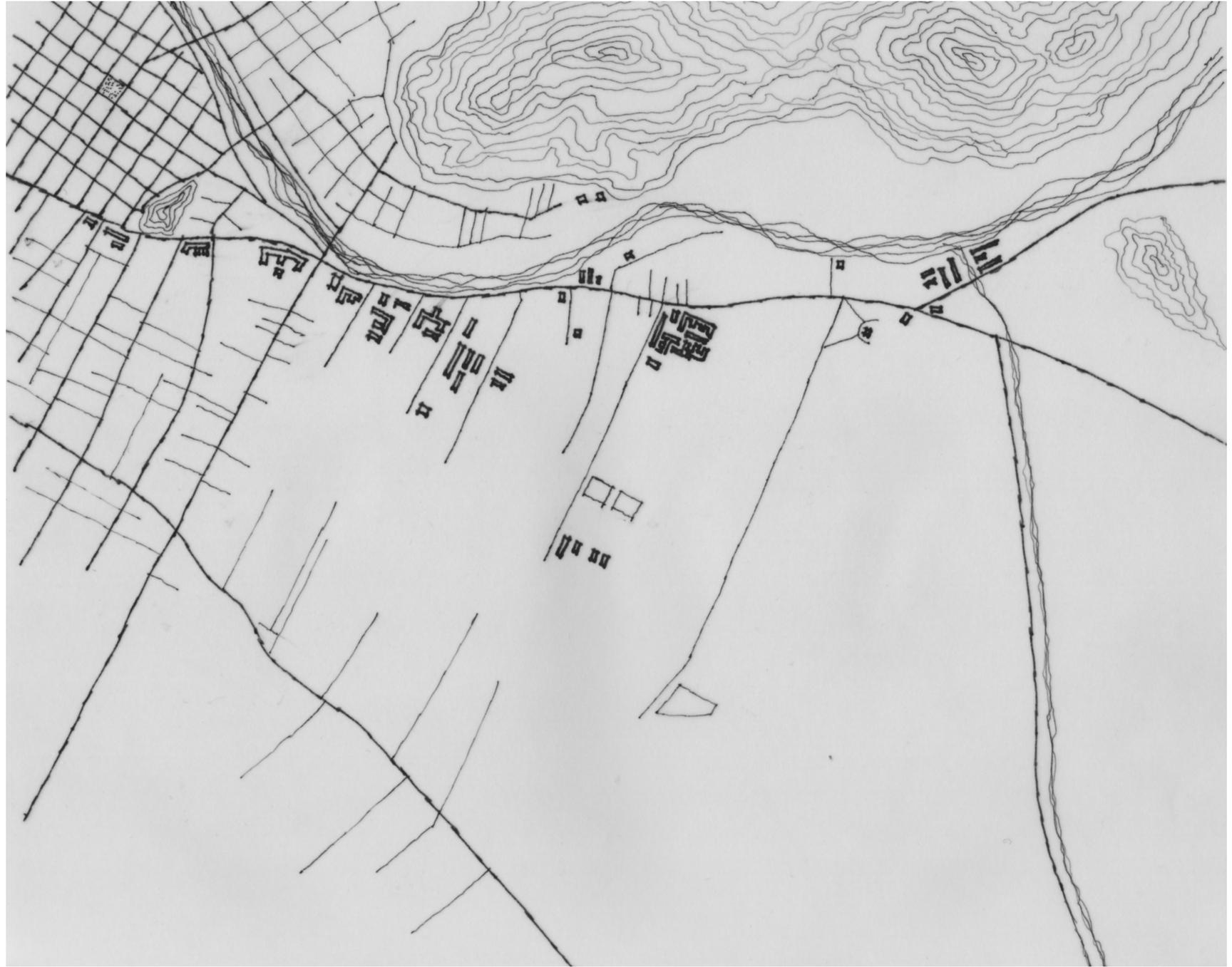
La aparición de la avenida y el territorio comunal

El encuentro de dos órdenes coexistentes y confrontados:

campo y ciudad confluyen en el camino de Providencia.

Urbanizar la cualidad geográfica: ciudad-jardín y ciudad-lineal adaptadas al lugar.

Lectura uno



Las referencias de Providencia como lugar: la existencia del camino

La relación dialógica entre lugar y ciudad:

Vínculos mutuos entre el lugar de Providencia y la ciudad histórica.

Miradas desde los territorios de Providencia hacia la ciudad de Santiago.

La ciudad de Santiago y el camino de Providencia nacen casi de forma simultánea en el valle del Mapocho bajo la voluntad fundacional del conquistador. Con sentidos muy distintos entre sí, irán entretrejiendo un relato construido en el paisaje y plasmado por sus habitantes en el transcurso de aquella expresión construida en la geografía del lugar. La relación dialógica entre ambos lugares estará claramente comandado desde la condición de centralidad y de lugar de referencia de la ciudad fundacional, en contraste a la condición de lugar de paso y borde de Providencia desde el origen, donde los objetivos finales estuvieron siempre más al oriente, asociados a la cordillera como objetivo. Es esa cordillera la que constituye el sustento paisajístico más potente para la ciudad desde sus inicios hasta nuestros días. Providencia fue y sigue siendo la vía y cauce más expedito para comprender esa relación entre ambos. Al punto de haberse constituido, la actual avenida Providencia, en el lugar de mayor centralidad urbana de la configuración metropolitana de la ciudad capital.

Una concatenación de acontecimientos y procesos ocurridos sobre el territorio configura ese proceso que se inicia con la ocupación de los primeros habitantes del valle, se cimienta con la llegada de dos fuerzas invasoras extranjeras al lugar y se consolida en el proceso de asentamiento que la ciudad desarrolla desde su propio interior y hacia todo el entorno ocupado. Las trazas de la ocupación humana dibujarán desde los cursos artificiales de agua y los cultivos, la fragmentación del propio suelo en parcelaciones sucesivas, la generación de senderos, caminos y avenidas de comunicación de personas y el traslado de bienes, hasta la construcción de edificios de escalas progresivamente crecientes y cada vez más numerosos. Proceso de ocupación que irá configurando una estructura agrícola de la extensión más plana del valle, para de manera incremental ir combinando y posteriormente sustituyendo por una expresión urbana en expansión.

El lugar del camino de Providencia da cuenta hasta hoy de sus condiciones originales, que por una parte dan forma, por otra sentido, y tal vez la más importante, le otorga nombre: le da identidad. Esa relación indisoluble que apunta el escritor Italo Calvino cuando dice que lugar y nombre pasan a ser uno, porque el lugar invoca su nombre y el nombre refiere a un único lugar. Providencia como lugar, tuvo en el tiempo varios nombres que aluden a esa condición original de lugar de paso. El tiempo decanta y precisa en un nombre definitivo, ese que da identidad tanto al camino y la futura avenida, cuando el hecho ocurre sobre el propio lugar, ampliado al territorio que constituirá la expresión urbana de esa nueva ciudad.

Una condición urbana que se construye desde un inicio incipiente, consecuencia tanto de procesos provocados por la propia ciudad como por el territorio rural de futura urbanidad, un lugar que acoge nuevos programas en sus expresiones locales, con nuevos edificios y modos de uso tanto del territorio como del propio camino que los comunica y relaciona.

L1.01 Plano de la comuna de Providencia en 1892.

*El camino de la Providencia, junto al río, es el único que atraviesa el territorio comunal de occidente a oriente, dando sede a los edificios e instalaciones más importantes y desde él arrancan los caminos de penetración al interior rural de la comuna.
(dibujo del autor)*

Texto escogido:

“La columna de jinetes va avanzando por la ribera del Mapocho, río arriba. Marchan de dos en dos, apretados unos contra otros, sosteniendo con la diestra la larga lanza de punta acerada, que parece señalar el camino.

El sol veraniego cae fuerte sobre la espalda de los hombres y hace brillar con destellos de fuego las celadas y cotas. Los caballos, nerviosos, pisan troncos y piedras que obstruyen su paso por la orilla del río. Las pisadas resuenan en la tierra seca y endurecida; y al fondo cantan las aguas, escurriéndose por su ancho cauce.

Los jinetes llevan aspecto sucio, cansado. Descoloridas casacas atadas a la cintura, pantalón corto con garetas y borceguíes de cuero, forman toda su indumentaria; y van desgarrados, descompuestos, cubiertos de polvo. Un grupo de indios, con ligeras vestimentas de lana y calzando ojotas, va a la vera de la columna, avanzando con pasitos cortos y rápidos, que los mantienen a la par de las cabalgaduras. Prestan auxilio a los hombres y con los brazos extendidos van indicando el camino. Junto al jefe marcha un lenguaraz traído desde el Perú.

Hacia los cuatro puntos cardinales ha despachado columnas de caballeros el jefe de los expedicionarios españoles, don Pedro de Valdivia. Instalado en su campamento en el valle del Mapocho, desea conocer la comarca antes de tomar resoluciones definitivas. Sólo los infantes y algunos de a caballo han quedado cuidando equipajes en el campamento. Los demás van marchando en todas direcciones. Y así, avanza por la orilla del Mapocho, remontando el río, la columna de jinetes.

Ellos deberán echar vista de ojos sobre los campos que se extienden hacia la gran cordillera. Siguen la margen izquierda del río y sus ojos se sorprenden ante la fertilidad, la exuberancia y la belleza de los campos que corren hacia el sur.

Más de una hora llevan por la orilla del río. De pronto el jefe hace detenerse la columna y señalando con el brazo hacia los campos riberaños, da orden de penetrar en ellos: ¡Adelante!

La columna se interna por estrechos callejones, en silencio expectante. El río queda a su espalda y ellos marchan hacia el sur, por en medio de apretada floresta. Se van sucediendo los fuertes robles, los canelos y los alerces; las pataguas de grueso tronco junto a “puquios” de agua cristalina; los espinos de retorcidas ramas; las fuertes lumas; guayacanes, alerces, boldos. Los servidores indios van dando nombres y los españoles observan llenos de curiosidad.

Por todas partes, entrelazándose a los troncos, asomando por en medio de la yerba o cubriendo por entero los espacios abiertos, una pequeña planta de talloso ramo ostenta sus flores de un hermoso amarillo orlado de escarlata. Los españoles inquietan y de entre los indios que los acompañan surge el nombre repetidamente: ¡Ñuño! ¡Ñuño!

De trecho en trecho surgen rucas de indios en medio de espacios abiertos entre la floresta. Hacen desde ellas signos de paz y los españoles observan cómo crecen junto a las rucas los sembradíos de maíz con su ondulante tallo; las modestas quínoas con su grano pequeñito, el tabaco, las papas. Por entre los ranchos y los campos, los hermosos hueques o llamas, estiran sus largos cuellos y atisban a los caminantes, con las pequeñas cabezas inclinadas.

Los hombres siguen avanzando. (...)

(René León Echaz: Fragmento de su Introducción al libro “Ñuñoehue: historia de Ñuñoa, Providencia, Las Condes y La Reina”, Santiago de Chile, 1972)

La ciudad y el camino. 0 (1) 1

La relación de Santiago y su cordillera a través de un camino.

La ciudad y la dehesa: San Enrique y la Disputada.

La ciudad de Santiago se funda en un valle conformado por tres componentes geográficos fundamentales que dan estructura a todo un vasto y caracterizado territorio: cordillera de Los Andes, cordillera de la Costa y Depresión Central. Se sitúa en un punto de inflexión entre un sistema de valles transversales inmediatamente al norte y el Valle Central que extiende el plano continuo del valle, con un ancho entre los 10 y 50 kilómetros, hasta su hundimiento en el mar, a más de mil kilómetros al sur del propio Santiago:

El macizo andino, frente a la actual capital de Chile, aparece como un conjunto de imponentes montañas semejante a un abrupta muralla, a causa de la uniformidad de altura de sus principales cumbres. Dentro de ellas se destacan volcanes como el Tupungato, con 5.682 metros, y el San José, con 5.856, y montañas como el cerro El Plomo, que es un verdadero glaciar visible desde casi todos los rincones de la cuenca de Santiago, con otros 5.430 metros; (...)

La depresión intermedia que se inicia en el cordón de Chacabuco, a poca distancia al norte de la hoy capital del país y que se extiende hacia el sur formando el llamado “valle longitudinal”, se muestra en su origen compuesta por diversas cuencas, la más septentrional de las cuales es la de Santiago.

(...) El tercer sistema, llamado Cordillera de la Costa, incluye también algunos cerros altos como El Roble, ubicado al noroeste de la cuenca de Santiago y que se eleva a unos 2.222 metros, y la serranía de Alhué al suroeste, con 2.281 metros. En su interior alberga valles como el de Puangue o el de Casablanca, cuyas tierras contienen aluviones de limo que las hacen agrícolamente muy fértiles.¹

077

La geohistoria desagregada del valle del Mapocho

La imagen de un paisaje conformado por un plano horizontal flanqueado por dos cuerpos de montañas que a mayor distancia actúa como telón que se recorta sobre el cielo es recogido desde temprano por la pintura local y capturado hasta el tiempo actual por la fotografía que registra esa cualidad paisajística en infinitas ocasiones, donde se van sucediendo las distintas expresiones de la ocupación humana expresada en los cuerpos edificados sobrepuestos al paisaje original.

La ocupación del hombre sobre el valle de Santiago se sitúa en torno a los 10.000 años antes de Cristo, cuando pequeños grupos de cazadores-recolectores transitan por el lugar en períodos estivales para regresar a la costa en los inviernos:

Viajaban desde el litoral hacia el interior y llegaban hasta la falda de la Cordillera de los Andes en busca de caza, puesto que los deshielos producían en ella el surgimiento de praderas verdes que atraían a las manadas de guanacos. Completaban esta dieta con la caza de aves y roedores, con la recolección de semillas, frutos y raíces de árboles y con ocasionales cultivos agrícolas (...). Ello explica los primeros asentamientos temporales en algunos sitios de la cuenca de Santiago.²

¹ Armando de Ramón, *Santiago de Chile. Historia de una sociedad urbana* (Madrid: Editorial Mapfre, 1992), 7-8.

² De Ramón, *Santiago de Chile*, 10-11.



L1.02 Panorámica hacia Santiago de 1884.

Cuadro "Vista a Santiago desde Apoquindo", la que domina el plano del valle desde el pie cordillerano, con la ciudad asentada inmediata al cerro San Cristóbal, con el territorio de Providencia que la antecede. (pintura de Marianne North)

La levedad en la ocupación del territorio desplegada hasta ese momento prácticamente no deja huellas humanas al inicio de cada temporada de primavera y verano, que a un marcado ritmo estacional establecía cada año el clima del valle. Será bastante tiempo más adelante, probablemente entre los siglos X y el XV de nuestra era, según los estudios de arqueología contemporáneos³, que el territorio será definitivamente dibujado con la ocupación de culturas asentadas definitivamente en su suelo:

Más adelante, y a medida que avanzaba el período agroalfarero tardío, se inició la construcción de acequias de riego, alguna de las cuales alcanzaron proporciones semejantes a los canales modernos, y estaban destinados a conducir el agua a zonas alejadas de aquella en donde se obtenía. Conocemos para la región donde hoy se levanta la ciudad de Santiago tres acequias o canales que sacaban su agua del Mapocho, las dos primeras obtenidas en aquella parte situada al oriente de la actual ciudad.⁴

Serán las marcas del curso de las aguas la primera señal indeleble de ocupación del territorio por el hombre, a ella se sumaban senderos y cultivos en pequeña escala en los claros de bosques y matorrales, y los primeros asentamientos de población en el valle que nunca fueron de gran escala ni de una construcción noble:

Las agrupaciones de viviendas de estos pueblos no pueden ser consideradas aldeas formales, ya que lo que los castellanos llamaron “pueblos de indios” no pasaban de ser grupos de diez o quince chozas alejadas unas de otras y repartidas a través de los campos de cultivos. Construyeron estas viviendas con materiales perecederos y junto a ellas criaron sus animales domésticos y cultivaron algunos productos de la agricultura, entre los cuales se destacan el poroto, la papa, el maíz y el zapallo.⁵

079

Las relecturas posibles para el mismo lugar

Adelantando en trescientos años la historia de ocupación humana del mismo lugar, llama la atención lo coincidente de esta descripción de cierta precariedad propia de los asentamientos establecidos en el valle con la que otros autores realizan para los lugares donde vive parte importante de la población de ese mismo territorio, pero ya avanzado el siglo XIX y con la ciudad plenamente consolidada:

La vivienda más característica de los pobres era el rancho, construcción de adobe, techo de paja u otros materiales precarios, que en su parte posterior tenía un pequeño corral. Las numerosas descripciones de sus contemporáneos, tanto chilenos como extranjeros, coinciden en calificar los ranchos como miserables, sucios y carentes de los servicios urbanos más elementales. Estas precarias moradas se ubicaban, hasta la década de 1840, preferentemente en las zonas rurales pero, a medida que se desarrollaba el proceso de urbanización de una parte del peonaje itinerante, comenzaron a aglutinarse en los suburbios de las ciudades. Después de 1860 la concentración de los ranchos en la periferia de los conglomerados urbanos era un fenómeno claramente visible, que ocupaba una extensión más vasta que la propia ciudad definida por las autoridades.⁶

³ La más reciente corresponde al hallazgo de un cementerio indígena con alrededor de mil años, el datado de mayor antigüedad hasta la fecha, encontrado con ocasión de los trabajos de extensión del tren subterráneo en la esquina de avenida Pedro de Valdivia y calle Europa, próximo a avenida Providencia (diario La Tercera del 31 de octubre, 2013)

⁴ De Ramón, *Santiago de Chile*, 10.

⁵ De Ramón, *Santiago de Chile*, 11.

⁶ Sergio Grez, *Población y sociedad*, en “Chile: La construcción nacional 1830/1880” (Madrid: Fundación MAPFRE, 2013), 223.



L1.03 Panorámicas sobre Santiago en 2014.

Vistas aéreas del valle ocupado por la ciudad de Santiago, desde el norte (izquierda) y el sur (derecha) del cerro San Cristóbal, con el sistema de cerros-islas y las cordilleras confinando el valle central. En la segunda imagen se domina el territorio de Providencia.
(fotos de Guy Wenborne)

La llegada del siglo XVI significa para el lugar, la aparición en el valle de dos contingentes de invasores extranjeros, sucesivos en el tiempo, que tienen por misión común de sus empresas sumar esos territorios a la extensión de sendos imperios. El primero, corresponde a la llegada de los incas en su avance hacia el sur desde la ciudad de Cuzco:

Según la mayoría de los autores, el valle de los ríos Mapocho y Maipo fue incorporado al Imperio incaico durante el reinado de Wayna Capac, hacia los primeros años del siglo XVI. En esta época se habría iniciado el laboreo de los lavaderos de oro de Marga-Marga, al interior de la actual ciudad de Viña del Mar, estableciéndose los poblamientos de los mitimaes en Aconcagua y en los valles del Mapocho y Puangue y dándose inicio a las obras públicas que muchos arqueólogos han destacado.

(...) Aunque los incas no crearon en ninguna parte de Chile centros urbanos similares a los que existieron en el centro de su Imperio, algunos arqueólogos estiman que en el emplazamiento de la actual capital de Chile se había instalado el asentamiento principal de la ocupación inca del Mapocho. Este, probablemente, fue también un centro administrativo que podría haber cumplido función de proveedor de abastecimientos para las tropas del Inca encargadas de proseguir la conquista hacia el sur del país, papel que también asignaron más tarde los castellanos a Santiago (...). A mayor abundamiento, la construcción del llamado “camino del Inca”, cuyas dos variantes se desprendían del valle de Aconcagua para juntarse nuevamente en las cercanías del cerro San Cristóbal, frente al actual Santiago, puede constituir un argumento adicional a favor de esta tesis.⁷

Los lugares privilegiados en el valle

081

Resulta interesante que el representante del Inca instalado en el valle de Santiago, el curaca Vitacura, se radica al oriente del lugar señalado como centro administrativo, aguas arriba del río Mapocho a los pies de un pequeño cerro (actualmente denominado cerro San Luis) y de paso, en el trayecto con dirección al santuario del cerro El Plomo. El santuario fue levantado a 5.430 metros de altura en un punto con dominio sobre toda la cuenca del Maipo y el Mapocho. El lugar escogido por Vitacura se destaca por la bondad de su clima, la calidad sobresaliente de su suelo para la agricultura y la provisión de agua, tanto por el río como por napas, aprovechadas durante mucho tiempo después y hasta la actualidad, para provisión de agua potable para la ciudad de Santiago. La voluntad de instalación en ese lugar preciso del curaca Vitacura, único habitante cuzqueño del valle, puede ser reconocido como la causa original de la generación del trazado que daría origen al futuro Camino de la Providencia, acompañado por la cercanía al río Mapocho, que uniría a la futura ciudad de Santiago con sus extensiones hacia el oriente hasta el macizo cordillerano durante toda su historia compartida.⁸

Las expediciones castellanas arrancando ambas desde la ciudad de Cuzco, ya bajo dominio vi-reinal, llegaron al valle del Mapocho en 1536 y 1541, respectivamente. La primera lo hizo bajo el mando del capitán Diego de Almagro, movida más por el oro que la conquista de territorios, ingresando al valle y sólo de paso, desde la costa por Puangue, Melipilla y Talagante avanzando hacia el oriente cordillerano:

⁷De Ramón, *Santiago de Chile*, 14.

⁸El trazado de ese camino pudo ser muy similar al actual ocupado por las avenidas Providencia y Vitacura, para conectar con la ciudad histórica por calle Merced, en los inicios, y más tarde, empalmar directamente a la Alameda.



L1.04 Panorámicas sobre Santiago en 2014.

Vistas aéreas del valle ocupado por la ciudad de Santiago, donde se hace foco en las conformaciones urbanas inmediatas al sistema topográfico, tanto en el pie cordillerano (izquierda) con la ciudad reciente, como a la ciudad fundacional (derecha).
(fotos de Guy Wenborne)

El cronista Góngora Marmolejo afirma que Almagro estuvo junto al (cerro) Huelén o Santa Lucía y que sus caballos atravesaron las aguas del Mapocho antes de regresar al valle de Aconcagua por Chacabuco.⁹

La segunda expedición al mando del capitán Pedro de Valdivia, ha sustituido la búsqueda compulsiva del metal precioso por el interés colonizador de fundar en el valle del Mapocho una ciudad, la que será base de un plan que intenta el dominio de territorios hasta lograr el control del Estrecho Austral, en los confines del continente, y ofrecer a la Corona un nuevo dominio desprendido del Virreinato del Perú, al que se ofrecería administrar:

Hay autores que piensan que estas comparaciones ayudan a entender los motivos que tuvo más tarde el fundador Pedro de Valdivia para establecerse allí y relacionan este hecho con las numerosas afirmaciones del cronista Jerónimo de Vivar de que el destino de la expedición de Valdivia, desde que partió de Cuzco a fines de 1539, era el valle del Mapocho, “donde pensaban fundar un pueblo en nombre de Dios Nuestro Señor y de Su Majestad”. El propio Valdivia se encargó de decir, en carta al emperador de 15 de octubre de 1550, que Santiago era “la puerta para la tierra de adelante”.¹⁰

El acto de fundación de la ciudad de Santiago y la instalación del nuevo conquistador reordena las reglas de ordenamiento del lugar en variadas dimensiones. Junto a la instalación del lugar de la ciudad, Valdivia establece a los pies de la cordillera los terrenos de la dehesa, como reserva de tierras de uso y provecho de la misma ciudad, asimismo reordena el territorio sometiendo a los habitantes y la propiedad del suelo, con excepción de las ocupadas por el curaca Vitacura, al que respeta su dominio de la tierra asignada:

Dos instituciones de carácter económico y social son las que producen el mayor trastrueque: ellas son la encomienda y la merced de tierra. Por la encomienda, se entregaba un conjunto de indios para determinados fines; pero sin ningún derecho a la tierra. Por la merced de tierra, se daba el dominio sobre grandes extensiones territoriales.

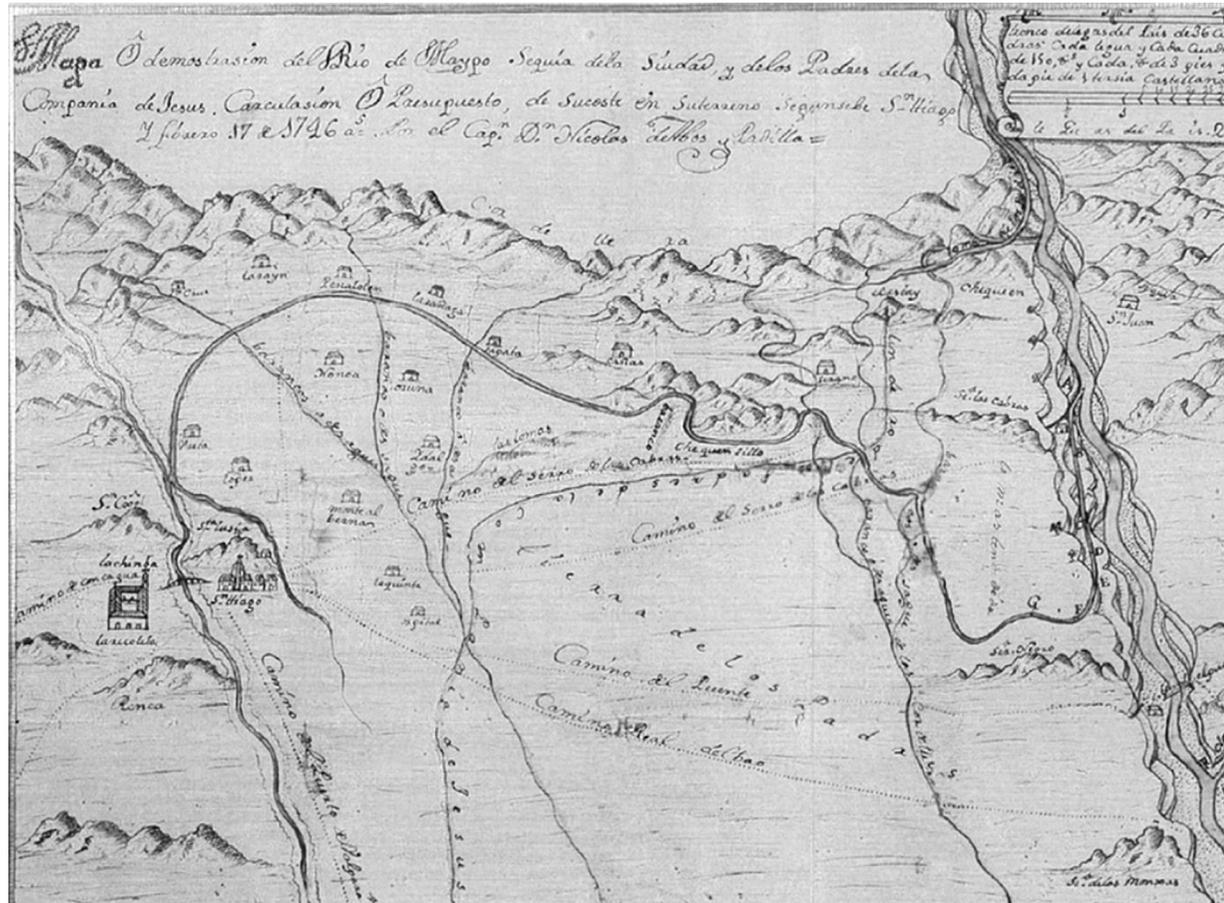
(...) Todo fue cambiando, así. Cambiaron los hombres y la raza; cambió la fisonomía de la tierra y los rancharíos; cambiaron las costumbres y la moral; cambió la religión y la economía y la agricultura. Las selvas enmarañadas y las pampas inhóspitas, se fueron convirtiendo poco a poco en campos de cultivo; los caminos cruzaron la tierra en uno y otro sentido; y fueron creciendo y levantándose, como por encanto, molinos, trapiches, ingenios, curtidurías, obrajes (...)¹¹

El nuevo orden del lugar irá simultáneamente reforzando tanto la difícil tarea de levantar y consolidar la ciudad principal y un sistema de poblados menores en el valle, principalmente fundados sobre los anteriores asentamientos de indios, como la estructura de dominio y explotación agrícola de la tierra, abastecedora de sus habitantes y aquellos de un perfil más urbano, instalado en la ciudad y los pueblos. Todo ello relacionado a través de un sistema de caminos e irrigados por una red de canales que construyen y consolidan el futuro dominio sobre el territorio del valle, trazado sobre la geografía del lugar y elaborado a partir de las preexistencias de las ocupaciones que los antecedieron.

⁹De Ramón, *Santiago de Chile*, 15.

¹⁰De Ramón, *Santiago de Chile*, 14-15.

¹¹René León Echaiz, *Ñuñohue* (Santiago: Editorial Francisco de Aguirre, 1972), 13-14.



L1.05 Plano de trazado del canal San Carlos de 1746.

*Dibujo del proyecto para el canal que traspasa aguas del río Maipo al sur del valle (derecha del dibujo) hacia el río Mapocho, como mecanismo para regularizar el cauce de éste último, en su abastecimiento para la ciudad (izquierda del dibujo).
(dibujo de autor desconocido)*

La yuxtaposición del orden natural de topografía e hidrografía del lugar con la traza de los primeros canales de riego de los habitantes originales, el perfeccionamiento de los mismos y la red de caminos incorporada por los incas, para culminar con la creación de ciudad y poblados más la explotación agrícola del suelo por los castellanos, construyen la base de un paisaje del territorio que evoluciona desde esos componentes articulados a través de los siglos para configurar la forma actual del lugar. En todo ello, la red de caminos irá adquiriendo un rol fundamental en esa articulación de las partes componentes del propio lugar así como con la relación de éste con el resto del país, el continente y el mundo, sobre todo cuando se decanta y consolida la vocación de ciudad capital que Santiago asume sin contrapeso a partir de la historia republicana del país.

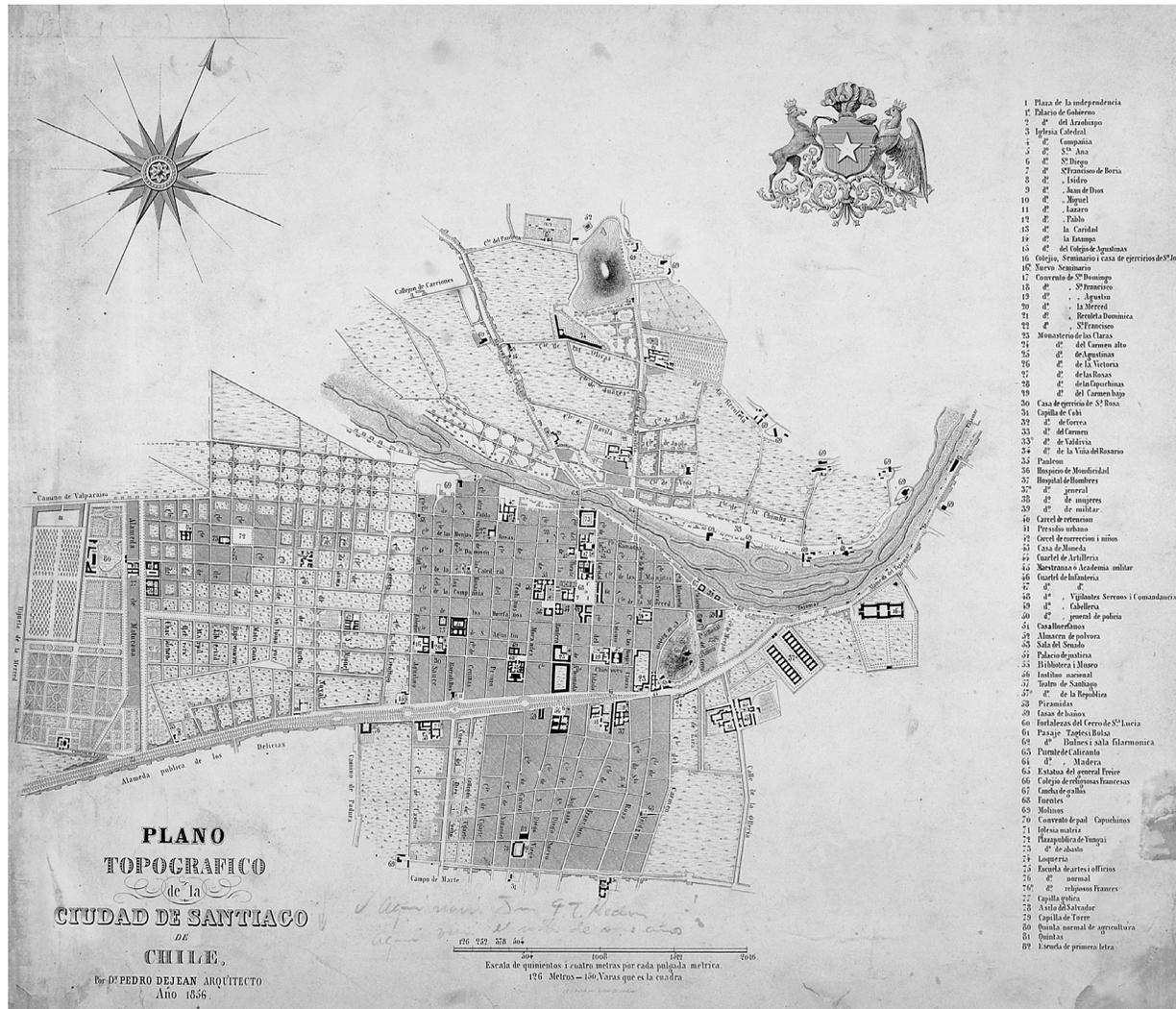
Dentro de ese sistema de caminos señalado, aquel camino que lleva de la ciudad hacia el cajón cordillerano del Mapocho, esbozado en el momento de la ocupación inca del valle, se define un rol específico y ajustado en el tiempo pero en ningún caso prioritario o principal dentro de la red de caminos de la ciudad, sobre todo en comparación con aquellos otros que colocan a Santiago en relación con otros lugares del territorio propio o del resto del continente. Así los caminos al norte como la Cañadilla (actual avenida Independencia) que conecta hasta Perú; el camino al sur que arranca por la Gran Avenida y recorre todo el territorio más poblado y agrícola más rico del país; los caminos al oeste que llevan hacia los puertos y ciudades de Valparaíso (por calle San Pablo y más tarde la Alameda) y de San Antonio (por el camino de Talagante y Melipilla), respectivamente. Por último, el camino del Cajón del Maipo que inicialmente era el paso internacional hacia la pampa de Argentina (también se estudió la factibilidad de un trazado de línea ferroviaria por este lugar).

El camino de Las Condes, llamado así por su acceso a las minas de la Disputada de Las Condes, en el cajón cordillerano del Mapocho, ha jugado hasta el siglo XVIII muchos y muy distintos roles dentro del proceso de evolución. Tanto de la propia ciudad de Santiago como del territorio más próximo que lo aloja como camino, conocido por su nombre más general de Ñuñoehue:

El otro camino importante en el pago de Ñuñoa fue el llamado *camino de Las Condes* y también *camino o avenida del tajamar*, que correspondía en su primer tramo a la actual avenida Providencia. Se iniciaba en los extramuros de la ciudad de Santiago y era la continuación de la Cañada en su tramo final que recibía el nombre de *Cañada del Carmen*. Corría hacia el oriente por la orilla de los tajamares primero, y del río después. A su final se bifurcaba en dos caminos que venían también desde antiguo: uno, hacia Vitacura y La Dehesa y otro, hacia Apoquindo. Este último se bifurcaba después hacia Las Condes (...)

El camino del tajamar, como el de Ñuñoa, estaba cruzado por canales que constituían un serio problema. En especial originó en él graves interrupciones del tránsito el llamado *canal de los molinos*, que conducía abundante caudal de agua desde el Mapocho.

Durante el gobierno de don Ambrosio O'Higgins, el canal de los molinos había destruido el puente que lo cruzaba y formado grandes empantanamientos que hacían casi imposible el tránsito (...)



L1.06 Plano de la ciudad de Santiago de 1856.

Plano general de la ciudad donde se destacan sus edificios y obras más relevantes. Por su borde oriental se esboza la llegada del cauce del río, sus defensas y el camino paralelo bajo el nombre de Alameda del Tajar, en su frente sur el edificio del Nuevo Seminario y algunos molinos. (dibujo de Pedro Dejean)

El tráfico por estos caminos, que en los siglos anteriores se había hecho exclusivamente en caballos y carretas, empieza a hacerse ahora en carruajes. El tipo más usado era el *calesín*, pequeño, de sólo dos ruedas y que era arrastrado por una sola mula. Dado el estado de los caminos del sector, las ruedas se usaban con llantas de hierro.¹²

Los nombres otorgados al lugar

La concatenación de nombres asignados a ese mismo camino habla de esa diversidad, tanto en su sentido de lugar como en la extensión específica que se siente asociada a las diversas condiciones que lo caracterizan y lo designan. Inicialmente conocido como el *Camino de la Dehesa*, apunta a la relación de la ciudad fundada con esa reserva en el pie cordillerano asignado por Pedro de Valdivia al resguardo y engorda del ganado de la propia ciudad. Desde el momento que la ciudad consolida su borde sur en la Cañada (o futura Alameda de las Delicias), esta arteria se reconoce desde los faldeos del cerro Santa Lucía al poniente, empalmando al oriente con la denominada Cañada de San Lorenzo o Cañada del Carmen Alto, en relación al convento de monjas carmelitas que se sitúa frente al mismo cerro, para avanzar hacia el oriente hasta el lugar de la futura plaza Colón (posteriormente Plaza Italia y actual Plaza Baquedano).

Luego, es designado con el nombre señalado de *Camino de Las Condes* o Camino de las minas, por las razones antes indicada, arrancando desde la Cañada hasta el pueblo de San Enrique, poblado base de la explotación minera y sede de una fundición que procesa el mineral. Con la construcción de los tajamares como obra civil de defensa de las crecidas del río Mapocho para la ciudad, la que se levanta y reconstruye numerosas veces, con nefastos resultados hasta el diseño realizado por Joaquín Toesca, finalizado a inicios del siglo XIX, el lugar recibe el nombre de Camino de los Tajamares. Convertido no sólo en defensa sino en paseo y evento social para la población de la ciudad en su arranque hacia el oriente, partiendo desde el frente de la ciudad en los molinos de San Pablo (actual calle Teatinos) para continuar por el trazado de la actual avenida avanzando hasta calle Lo Pozo (actual avenida Condell). Marca ese momento, de modo definitivo, la incorporación social y cultural del lugar de la futura avenida en el uso cotidiano de la sociedad capitalina. Todo ello en el marco de un cierto tiempo de florecimiento y puesta en valor de la ciudad en general, con obras públicas de gran valor e impacto, como fue la construcción del puente de Cal y Canto, complemento fundamental a los tajamares como estrategia para urbanizar la convivencia con un torrente como el Mapocho:

De esta manera, los finales del siglo XVIII y las primeras décadas del XIX estuvieron marcados por un afán de renovación urbana nunca antes desarrollado en la historia de Santiago. Siguiendo el impulso renovador, por primera vez se iniciaba un vasto plan de reformas urbanas que le dieron una fisonomía totalmente nueva y que proporcionaron al trazado urbano y a los edificios públicos características que perdurarían durante más de cien años.¹³

Durante la segunda mitad del siglo XIX, con la instalación de las Hermanas de la Providencia sobre el camino, éste toma su nombre y expande su influencia de designación hasta el convento del Car-

¹² León Echaiz, *Ñuñohue*, 60-63.

¹³ De Ramón, *Santiago de Chile*, 118.



L1.07 Plano de la ciudad de Santiago de 1906.

Plano general del callejero de toda la ciudad, donde aparece la avenida providencia con su nombre actual, la que se inicia desde la estación de oriente (futura estación Providencia). Desde la avenida arrancan al sur los tres primeros callejones incorporados al plano.
(dibujo de autor desconocido)

men Alto, absorbiendo el tramo de las antiguas cañadas, y hacia el oriente lo extiende hasta el Tropezón, punto de bifurcación de los caminos de Apoquindo y Las Condes hacia la cordillera:

Planos y antiguos documentos, a mediados del siglo XIX, denominaban a Providencia con los siguientes nombres: “Camino de Las Condes”, “Camino a Alameda del Tajamar”, “Camino de las Minas” y “Camino de Providencia” que fue el definitivo y así se llamó hasta el “Cruce del Tropezón”. Desde ahí salían los caminos de “Las Condes” y “Apoquindo” que son las actuales avenidas de los mismos nombres.¹⁴

El rango de avenida en el nombre

La categoría de “avenida” incorporada al nombre será consecuencia de la formación del nuevo municipio, creado a fines del siglo XIX, que administrará el territorio bajo el coincidente nombre de Providencia, acotando definitivamente la extensión del trazado del antiguo camino a su largo actual, desde la Plaza Italia hasta el cruce con el canal San Carlos. La avenida Providencia no verá alterado su nombre hasta el año 1978, momento en que la implementación de un proyecto de intervención urbana importante sobre el área en torno a la propia avenida verá aparecer un nuevo brazo de avenida, complementario al original bajo el nombre de avenida Nueva Providencia. Las circunstancias de gestión del mismo proyecto, sumadas a las históricas que atravesaba el país modifican, dos años más tarde, la reciente designación por avenida Once de Septiembre, la que perdura por más de tres décadas. Ello es nueva y recientemente alterado, con la recuperación del nombre de avenida Nueva Providencia, hecho ocurrido el año 2013.¹⁵

Si la incorporación del rango de “avenida” en su nombre alude a cierta cualidad de urbanidad en su naturaleza, las diferencias funcionales y de apariencia tomarán más tiempo para ponerse en evidencia. En ese sentido la evolución en el tiempo de la avenida será sorpresiva en la envergadura de sus reconfiguraciones así como en el rol que asumirá dentro de la estructura urbana general de la ciudad capital, la que se verá modificada en cambios proporcionales tanto en complejidad como en magnitudes.

¹⁴ Fidel Araneda Bravo, *Crónicas de Providencia 1911-1938* (Santiago: Editorial Nascimento, 1981), 10.

¹⁵ El día 11 de septiembre de 1973 es la fecha de ocurrencia del golpe de estado, en que derrocado el presidente Allende, el gobierno de Chile queda en poder de una Junta Militar.



L1.08 Plano de la ciudad de Santiago de 1841.

Plano general de la ciudad destacando y localizando sus edificios públicos, con una penetración importante hacia el oriente de la misma, registrando el trazado de los tajamares de defensa del río como los molinos en ambos márgenes. Dibuja los perímetros de construcciones y cierres en el borde sur del camino oriental. (dibujo de autor desconocido)

El camino y el edificio. 0 (1) 2

Las Hermanas de la Providencia y el nombre del lugar.

Casa de Huérfanos de las Monjas de la Providencia, 1854.

En el crecimiento de una ciudad o en el devenir de un lugar en general, son la concatenación de hechos expresados en eventos ocurridos o en edificios materializados en el transcurso del tiempo los que construyen ese relato que registra, justifica y argumenta su propia historia. Dentro de ese amplio espectro de acontecimientos hay algunos que resultan claves y determinan un cierto carácter e identidad propio, son los que le dan nombre y sentido a todo lo pasado y lo por ocurrir en ese mismo lugar. En el caso de Providencia, tanto para el camino en su momento inicial como para la futura avenida y para la comuna como territorio urbano, ese evento extraordinario es la voluntad de instalación de un asilo de huérfanos sobre el camino rural a poco más de tres kilómetros hacia el oriente de la ciudad consolidada.

El edificio que otorga un nombre y un sentido

La Casa de Huérfanos de Providencia fundada el año 1854 fusiona en un momento y un lugar, tres condiciones extraordinarias e indisolubles para la historia urbana de Santiago. Por una parte, el arribo fortuito de una modesta representación de una congregación religiosa; por otra, la instalación y edificación de un conjunto arquitectónico de estilo y dimensiones importantes en la ciudad capital, y por último, el testimonio plasmado en el territorio de una voluntad de asumir cierta ruptura social que marcará la estructura de la sociedad santiaguina hasta la actualidad, independiente a evoluciones, cambio de percepciones y reinterpretaciones que se le quiera otorgar a una realidad indesmentible. De paso, el evento que acontece da nombre, sentido e identidad a un lugar denominado, desde ese momento hasta hoy, como Providencia:

La Providencia fue desde entonces algo legendario en el sector. Bien pronto el camino de Las Condes perdió su nombre para ser llamado camino o avenida de la Providencia. Lo mismo ocurrió con todo el sector y más tarde con la comuna que allí se creara y que hasta hoy recibe el nombre de *Comuna de Providencia*.¹⁶

La epopeya de la fundación

El día 17 de junio de 1853 arriban al puerto de Valparaíso, a bordo de un pequeño barco, los integrantes de la congregación recientemente creada en Montreal de las Hermanas de la Divina Providencia:

El azar o la misma Providencia quiso que viniese a dar a Chile la pequeña comitiva –un capellán, tres hermanas y dos novicias- que zarpó de Montreal el 20 de octubre de 1852, con destino a Oregón (Estados Unidos). Y que a su arribo, encontrara la ciudad inundada, luego de un sufrido viaje en barco, en mula y

¹⁶ León Echaiz, *Ñiño hue*, 133.

a pie. Al ordenárseles el regreso (a Montreal), aceptaron el ofrecimiento del velero chileno “Elena”, que transportaba azúcar desde San Francisco a Valparaíso.¹⁷

Ochenta días de sacrificada ruta, sufriendo hambre y la poco agradable compañía de roedores, no bastaron para desanimar a las audaces hermanas. Una vez recalaron en Valparaíso, fueron a vivir al convento de los Padres Franceses en espera del barco que las repatriaría. Fue allí donde tomaron contacto con el presidente Manuel Montt y su ministro Antonio Varas, quienes las invitaron a fijar su residencia en Chile.¹⁸

Si su arribo al país había resultado complejo, lograr su permanencia no fue más expedito. Las múltiples autorizaciones requeridas, así como las complejas relaciones y atribuciones reclamadas tanto por autoridades civiles como eclesiales del país harían peligrar el éxito de la empresa, arriesgando el destino de un problema acuciante y de muy difícil solución en la ciudad capital como era el creciente incremento de las niñas y los niños huérfanos, que precaria y dramáticamente subsisten en el Santiago de la época:

El Arzobispo de Santiago don Ramón Valentín Valdivieso las recibió acogedoramente y el mismo se encargó de obtener el permiso administrativo para que pudieran permanecer en Chile.

El presidente don Manuel Montt, por decreto de 20 de agosto de 1853, concedió tal permiso en los siguientes términos:

Con lo expuesto por el M. R. Arzobispo de Santiago en el informe dado acerca del particular a que se refiere el precedente oficio del Ministerio del Interior, se autoriza el establecimiento de las Hermanas de la Providencia en Santiago, a fin de que puedan ellas vivir según las reglas de su institución, la cual tendrá por legalmente reconocida para los fines a que haya lugar. Comuníquese y anótese. Montt. Silvestre Ochagavía.

El 29 de octubre de aquel año, el Arzobispo Valdivieso dio definitivamente su aprobación al establecimiento de las religiosas en Chile.

La Beneficencia adquirió en noviembre de 1854 una extensa chacra de 67 cuadras en el camino de Las Condes, que había pertenecido a don Pedro Chacón Morales, en la cantidad de setenta y un mil pesos; y allí, en sus vetustas casonas, se instalaron provisoriamente las religiosas y regentaron un asilo de huérfanos.¹⁹

Llega la autorización definitiva para permanecer en Chile, por parte de la casa general en Montreal, y el 3 de enero de 1857 la congregación abre un noviciado en Santiago. Posteriormente un decreto del 12 de marzo de 1880, promulgado por la Santa Sede, establece la autonomía de la provincia chilena bajo el nombre de Congregación de las Hermanas de la Providencia de Chile. En esta fecha se inicia la construcción y expansión más importante de la Casa de Huérfanos, así como la construcción definitiva del noviciado de la congregación en otro lugar, más cercano a la ciudad, sobre el mismo camino de la Providencia:

Más tarde, en 1885, se levantó allí un enorme edificio que tenía 260 metros de fachada y 400 metros de fondo. En su interior quedaron distribuidos más de treinta patios. La propiedad se llamó desde entonces *Chacra de la Providencia* y en ella se proyectó también construir el Manicomio, empezándose a levantar un edificio que después se destinó a otros fines (...)

El edificio de la Providencia constituyó un conjunto grandioso en el camino de Las Condes. Sus líneas romanas, su contextura de cal y canto y sus contornos de cruz, en medio del ambiente agreste, dieron al sector un austero carácter. Allí mantuvieron las religiosas el asilo de niños, que habría de prestar inapreciables servicios (...)

En 1896, la Casa de Huérfanos de Providencia albergaba 1.286 huérfanos lo que pone de manifiesto la importancia que habría adquirido a pocos años de su fundación (...)²⁰

La complejización creciente de programas

A este período de importante crecimiento y consolidación del conjunto arquitectónico de la Casa de Huérfanos corresponde la construcción de su iglesia, proyectada el año 1880, iniciada su construcción al año siguiente e inaugurada en 1890, diseño del arquitecto Eduardo Provasoli.²¹ En la actualidad, son la iglesia junto a un edificio lateral menor, los únicos testimonios edificados que permanecen sobre la avenida Providencia, ubicados prácticamente en el punto medio del arco de extensión que ocupa la misma avenida:

Al oriente del edificio de la Providencia se empezó a construir en 1890 un nuevo cuerpo que constituyó los *Talleres de la Casa de Huérfanos* destinados a establecer talleres de carpintería, zapatería y sastrería, a cargo de los niños asilados. Esta construcción se hizo principalmente con la cantidad de cincuenta mil pesos que obtuvo del Gobierno el administrador de la Casa de Huérfanos don Joaquín Valledor.

Como quedaban terrenos sobrantes en la extensa chacra, se inició en 1894 la construcción de una nueva Casa de Orates, según planos del arquitecto Carlos Barrohilet, dando frente a lo que es hoy la avenida Antonio Varas. Trabajando hasta 1905 se levantó allí un extenso edificio de varios pabellones y anexos de gran capacidad. Pero, por diversas razones y por falta de fondos para completar y dotar el establecimiento, la idea fue abandonada y el edificio se entregó al Ejército.²²

Las razones posibles para el cambio de destino en el uso de los pabellones instalados al sur de la Casa de Huérfanos son variadas y de distinta naturaleza. El lugar de las construcciones, a esa fecha, ya transita de haber sido una instalación en las afueras de la ciudad a perfilarse como suburbio de la misma, con autonomía de gobierno otorgado por la nueva estructura administrativa comunal y con un claro perfil de suburbio residencial a partir del proyecto adyacente, desarrollado en su costado oriente, denominado Población Providencia o futura avenida Pedro de Valdivia. Agregando además, la decisión del gobierno central de localizar en una porción intermedia del mismo predio, compartido por el orfanato y el futuro manicomio, la construcción de grandes estanques de reserva de agua. Necesarios para mejorar el precario servicio de agua potable de la ciudad central:

Según Tornero, menos optimista, en 1872 sólo 1.600 casas tenían agua potable, lo que significaba que solamente 32.080 personas gozaban de este beneficio mientras que 118.687 habitantes que en ese año tenía Santiago se encontraban privados del mismo. El propio intendente Vicuña Mackenna ese año estaba de acuerdo con esos cálculos diciendo que “hasta hoy el agua potable, el elemento más esencial después del

¹⁷ La orden de regreso emanada de la casa matriz, en Montreal, es hacerlo por barco a través del Cabo de Hornos, dada las difíciles condiciones existentes para el traslado por tierra.

¹⁸ Ana Francisca Aldunate y Consuelo Larraín, *Providencia, cien años de la comuna* (Santiago: Ediciones de la Esquina, 1997), 24.

¹⁹ León Echaiz, *Ñuñohue*, 133.

²⁰ León Echaiz, *Ñuñohue*, 133.

²¹ Eduardo Provasoli (1847-1946), arquitecto italiano especializado en el diseño de edificios de iglesias. Vino a Chile a la Exposición Internacional de Santiago de 1875, donde obtiene una Primera Medalla. Se casa y permanece en el país hasta su muerte, donde desarrolla numerosos proyectos de templos y palacios particulares.

²² León Echaiz, *Ñuñohue*, 134.



L1.09 Iglesia y edificios de la Divina Providencia, c.1890.

*Dibujo sobre fotografía del conjunto de edificios que conforman la Casa del Niño sobre avenida Providencia, donde contrasta la calidad y terminaciones del cuerpo edilicio en relación a la precariedad que ostenta la propia avenida en su sección como espacio público.
(dibujo de autor desconocido)*

aire para la vida de un pueblo, había sido un privilegio, más que esto, un monopolio”. Para mejorar el servicio, en 1893 se hicieron las primeras captaciones de agua potable en las fuentes de Vitacura, las que fueron ampliadas en 1900, 1905 y 1909, construyéndose dos estanques de recepción en el sitio en que todavía se encuentran (avenida Pocuro con Antonio Varas), con una capacidad de veinte mil metros cúbicos siendo conducida el agua por dos cañerías hasta las Cajitas de Agua (Plaza Baquedano).²³

En el horizonte abierto sobre Santiago, de un cambio de siglo marcado por crecientes manifestaciones de descontento social acaecidas en la ciudad, así como la incipiente resistencia de los nuevos vecinos de Providencia, sean éstos residentes o inversionistas de los proyectos de nueva ciudad en la sustitución del suelo agrícola o suelo de ranchos provisionales por suelo residencial de nueva urbanidad, a todos les resulta más confiable la vecindad de las instalaciones militares, custodiando los estanques de agua potable o cualquier otra de las instalaciones estratégicas para el funcionamiento regular de la ciudad formal.

La realidad urbana social impacta el lugar

Esas mismas manifestaciones sociales acaecidas en las décadas del cambio de siglo, son expresión palpable en momentos de crisis, que sacan a luz las desequilibradas condiciones de disparidad social en que se construye la sociedad urbana de Santiago desde sus orígenes. Agravados por las dimensiones crecientes que la propia ciudad va adquiriendo en el transcurso del tiempo. Una de esas condiciones sociales más críticas y de tremenda inequidad es el número de niñas y niños huérfanos, la cantidad de hijos ilegítimos y la alta tasa de mortalidad infantil, superior a un 50%, que ostenta la ciudad de Santiago de mediados del siglo XIX:

Los primeros años fueron difíciles para los huérfanos y para las religiosas. Los cambios fueron lentos y la muerte fue un flagelo que no dejó realizar verdaderas mejoras. Antonio Varas, ministro del Interior, clamó ante el Congreso Nacional que en nombre del desarrollo social y el progreso se llevara a cabo una reforma en el asilo de huérfanos, “(...) cuya precaria situación –insistió el ministro- provocaba la muerte a más de la mitad de los niños que allí ingresaban” (...) Sólo una vez que sus prácticas profilácticas y educativas fueron sistematizadas durante la década de 1860, la muerte dejó de ser la mayor preocupación de las religiosas. El aumento de los exósitos ha sido explicado como una consecuencia directa de las migraciones y el alza explosiva de la ilegitimidad y las uniones consensuales. Sin embargo, dentro de la lógica de la circulación infantil la reorganización del asilo también pudo incentivar el abandono al reforzar la institucionalidad del recogimiento. El alza espectacular en el ingreso de niños en los años 1879-1882 fue una de las consecuencias sociales de la Guerra del Pacífico.

(...) A partir de la década de 1870 el porcentaje de niños provenientes de parroquias urbanas creció, constatando como la urbanización fue generando sus propios huérfanos.

Dentro de este contexto, el aumento explosivo de la ilegitimidad favoreció la frecuencia de los abandonos. Entre 1848 y 1916 Chile llegó a tener un tercio de niños ilegítimos, mientras en años anteriores la proporción era de un quinto.²⁴

²³ De Ramón, *Santiago de Chile*, 172.

²⁴ Macarena Ponce de León, *Gobernar la pobreza. Prácticas de caridad y beneficencia en la ciudad de Santiago, 1830-1890* (Santiago: ediciones DIBAM, 2011), 214-216.

Desde la instalación de la Casa de Huérfanos en Santiago, los modos de abordar su tarea por las Hermanas de la Providencia fue variando en el tiempo de acuerdo a la forma de ocupar la ciudad y el sentido que adquiría para la sociedad capitalina su labor:

Parte importante de las dificultades de las Hermanas de la Providencia en el socorro de los huérfanos se debió a la imposibilidad de reunirlos en un solo local. La situación las obligó a asistirlos en forma separada, los lactantes permanecían en el centro en la Casa de Expósitos²⁵ y los mayores vivían con las religiosas en la Casa Central. Sólo en 1873 los pequeños comenzaron a ser trasladados a la nueva Casa Central de la Providencia instalada en los suburbios al oriente de la ciudad y la maternidad se incorporó al hospital San Francisco de Borja. Tras la medida y debido a la lejanía de la casa de la Providencia, la Junta Directora de Beneficencia decidió no cerrar la Casa de Expósitos para recibir a los huérfanos cuyas madres no podían llegar tan lejos y evitar que los niños fuesen arrojados a las acequias o muriesen en el trayecto. Cuando el párvulo llegaba a la de expósitos, una empleada de la Providencia acompañada de un ama lo recibía y lo llevaba durante el día al asilo general.

(...) A pesar de las altas cifras de mortalidad, la llegada de las religiosas al cuidado de la infancia desvalida proveyó del personal necesario para llevar a cabo el proyecto liberal y católico de educar y no sólo alimentar a los huérfanos. La reorientación educacional de la Casa de la Providencia formó parte de un programa de amplias extensiones en donde el estado y la iglesia trabajaron por la alfabetización y la formación técnica de los niños populares.

(...) A lo largo de la segunda mitad del siglo la conceptualización de la escuela y el taller como fuente civilizadora de la infancia popular fue consolidándose como la instancia necesaria para asegurar la prevención de la vagancia. El ideal que se promovía era la escuela-taller, un lugar donde se conjugara el aprendizaje de valores, disciplina, lealtad, patriotismo, con el dominio de nuevas destrezas.

Una vez instaladas en la chacra de la Providencia, las Hermanas se dedicaron a educar a los huérfanos mientras eran reubicados en casas particulares para continuar su formación. El objetivo programático del asilo era “(...) formar sirvientes para la clase acomodada de la sociedad, y no de cualquier manera, sino robustos y sanos”.

(...) En 1885 fueron inaugurados los nuevos edificios de la Casa de la Providencia en los que finalmente las Hermanas lograron reunir a todos los expósitos de la ciudad, abriendo además una escuela-taller adicional al asilo. Un proyecto largamente esperado por la madre Bernarda, ya que con ello aseguraba la formación agro-industrial de los hombres mayores. La educación de este segmento siempre fue problemática por la falta de religiosos que tuviesen conocimientos técnicos o la dificultad para proveerse de artesanos que quisieran vivir y trabajar en la Casa.

(...) Más allá del mundo de los niños de la Providencia, la implementación del modelo de escuela-taller motivó la multiplicación de establecimientos especializados en la formación de ambos sexos.²⁶

El sutil paso entre edificio y ciudad

Ese año de 1885, le corresponde al presidente Domingo Santa María ver culminar la construcción definitiva e inaugurar las instalaciones de la Casa de la Providencia, donde las Hermanas llevarán adelante un proyecto modelo y referente de reinserción social y cultural para todos los niños huérfanos de la ciudad capital de la época. Tarea que mantendrán en el tiempo hasta el año 1941, fecha en que los

conflictos con el gobierno central de la época, generados por la administración del proyecto culminan con la entrega de la Casa a la Beneficencia y las religiosas se repliegan a su convento y noviciado, desarrollando tanto en Santiago como otras ciudades del país otro tipo de obras de ayuda social a grupos desprotegidos de la sociedad. Pocos años más tarde, la Casa de Huérfanos abandona el lugar, dando paso a la demolición de parte importante de sus edificios y subdividiendo fragmentos del terreno en urbanizaciones acorde al modelo imperante en el área. Con la excepción de un paño importante de suelo, que enfrenta la avenida Providencia y que generará un proyecto habitacional de alto impacto para el lugar y un referente de la arquitectura de la época a nivel continental. El edificio de la iglesia principal se mantiene asumiendo el rol de iglesia parroquial²⁷ para el sector residencial que la rodea. También se preservan algunos pabellones del sector sur como las instalaciones hospitalarias del orfanato, que derivan en la sede actual de un hospital público²⁸ especializado en pediatría, que en la actualidad sirve a toda el área oriente de la ciudad capital.

En ese tránsito desde y hacia la ciudad, entre la Casa de la Providencia y Santiago, ahora interrumpido por la desaparición del orfanato, queda escrito para siempre, en el paso de mujeres –religiosas, amas y nodrizas- y especialmente de niños, no sólo el nombre de un lugar sino que se acuña en escala y lenguaje local, aquella relación inseparable de cuerpo de personas y cuerpo de edificios y ciudad planteado por Richard Sennet, cuando afirma:

Quando comencé a explorar la privación sensorial en el espacio, tuve la impresión de que el problema se limitaba a un fracaso profesional: los arquitectos y urbanistas contemporáneos de alguna manera habían sido incapaces de establecer una conexión activa entre el cuerpo humano y sus creaciones. Con el paso del tiempo me di cuenta de que el problema de la privación sensorial en el espacio tiene causas más amplias y orígenes históricos más profundos.²⁹

El trabajo de las Hermanas de la Providencia plasmado en su Casa de Huérfanos, consolidado en unos edificios levantados al borde de un camino rural, por casi un siglo de labor perseverante, puede ir en el sentido contrario del mismo asunto a lo planteado por Sennet, es decir, encontrar aquellos momentos excepcionales de un lugar determinado, recogido en testimonios construidos y de vida en sus habitantes que articulan la vocación de un lugar con un proyecto de futuro con sentido. Proyecto urbano que asume desde una realidad existente las condiciones para hacer a las personas a través de los cuerpos edificados en la ciudad señalada, más consecuentes a su propio sentido y destino. Y en esta condición, no sólo le da nombre a un lugar, sino que le da sentido a una forma de hacer que caracteriza a ese mismo lugar desde antes que ellas llegaran y posiblemente hacia delante, independiente a que lo sigan habitando ellas mismas. El lugar ha transitado en paralelo de esa realidad de ruralidad y exclusión hacia una condición de urbanidad y acogimiento, que serán constantes en la capacidad de asumir el desafío urbano que el mismo lugar desarrollará a futuro.

El camino de Providencia ha comenzado a desplegar su vocación urbana en la relación establecida con la ciudad capital, donde las actividades emplazadas y desarrolladas en el lugar migran del aporte proveedor básico del entorno rural a la interdependencia en actividades y servicios de un cuerpo urbano expandido en un territorio de mayor escala y complejidad.

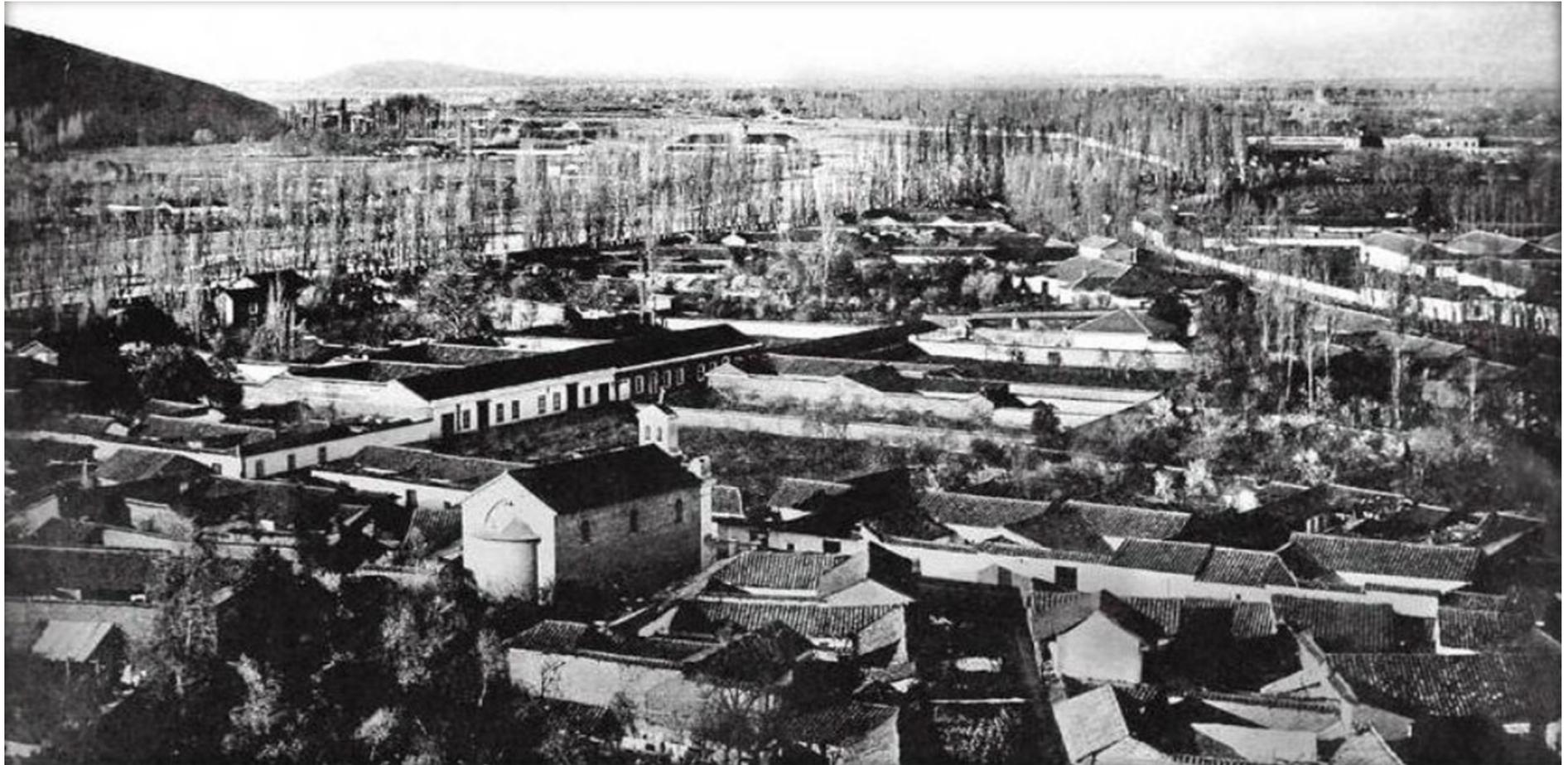
²⁵ Ubicado en la esquina de Alameda y calle de la Maestranza (actual calle Portugal).

²⁶ Ponce de León, *Gobernar la pobreza*, 216-221.

²⁷ Nuestra Señora de la Divina Providencia, cuyo edificio principal fue declarado monumento nacional en 1989.

²⁸ Hospital de Niños Dr. Luis Calvo Mackenna, fundado en 1942, a partir de la acción de doctores como Luis Calvo Mackenna y Aníbal Ariztía, la que venían desarrollando en la antigua Casa Nacional del Niño.

²⁹ Richard Sennet, *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental* (Madrid: Alianza Editorial, 1994), 17-18.



L1.10 Vista hacia Providencia de 1860.

*Fotografía tomada desde el cerro Santa Lucía hacia el oriente, con el cauce del río Mapocho y la Alameda de los Tjamares como horizonte hacia la cordillera. El trazado del camino oriental queda claramente configurado por el borde de muros de defensa y la línea de árboles, así como algunos de sus edificios principales ya existentes.
(foto de autor desconocido)*

El camino y los edificios. 0 (1) 3

Conventos, Seminario y hospitales.

Industrias en el camino de Providencia.

El paso del siglo XIX sobre el territorio y el camino de Providencia, además de darle nombre, lo verá transitar como lugar de destino desde una configuración más rural y agraria original a la consolidación de una particular identidad como conglomerado urbano-rural, de tránsito a su estadio actual, pero siempre reconociendo que todas las acciones emprendidas en él, nunca lo harán renunciar a esa condición más verde, más vegetal de su estado más agreste, que lo mantiene en relación más cercana a la geografía y el paisaje de su estado primitivo. Esa cualidad será atributo reconocible aún en su actual estado de consolidación e intensidad urbana que lo identifica.

El canal como constructor de un territorio agrario

La apertura del canal San Carlos en los años 1820 y su entrada en funciones desde la década siguiente, significará tanto la regularidad del flujo en el cauce de torrente del río Mapocho, como la instauración de un régimen de abastecimiento de agua de riego para todo el territorio rural al poniente de su trazado norte-sur, entre los ríos Maipo y Mapocho. Y, principalmente la extensión del “pago de Ñuñoa” que incluye el territorio de la futura comuna de Providencia. Ello hace posible una explotación agrícola más intensiva y por lo mismo, junto a la cercanía a la ciudad consolidada, la subdivisión más acelerada del suelo en unidades de uso para la chacarería, conocidas como “chácaras” o chacras. El suelo cultivable inmediato al río se subdivide en paños longitudinales que arrancan del camino que acompaña al Mapocho hacia el sur, deslindando en un canal que corre junto al camino de Ñuñoa (actual avenida Irarrázaval).

Esta condición de suelo preferencial e intensivo de cultivo de hortalizas y frutales abastecen a la población de la propia ciudad y dan trabajo a sus pobladores menos calificados. Atenúa pero no libera a estas extensiones del territorio de los procesos de informalidad y precariedad de vida que caracterizan a todos los alrededores de Santiago, reconociendo que las condiciones más críticas se darán predominantemente en los sectores sur, poniente y norte, donde las oportunidades de usos del suelo agrícola nunca fueron tan atractivas o rentables como las extensiones del área oriental, principalmente por las capacidades de riego desarrolladas a la fecha:

Lo mismo pasaba en las áreas rurales que rodeaban Santiago. Allí vagaba esa “inmensa superabundancia de población”, parte de la cual, señalaba el intendente José Miguel de la Barra en 1846, encontraba trabajo en las chacras, o se dedicaba a las artesanías de productos que eran necesarios para las mismas chacras y fundos de las respectivas regiones. Hay estudios para el “pago” de Ñuñoa que señalan que, en la segunda mitad del siglo XIX, un 62% de su población tenía origen migrante, (...) ³⁰

³⁰De Ramón, *Santiago de Chile*, 187.

A la población flotante en el territorio de los predios agrícolas, le acompaña otro grupo social, que se mueve tras una condición particular del área y del camino de Providencia, que dice relación con la actividad minera instalada en el cajón cordillerano del mismo río Mapocho:

(...), la actividad que agrupaba a un mayor número de gente era la industria minera. En la zona cordillera frente a Santiago habían surgido dos importantes núcleos productores de cobre. La primera era la Disputada de Las Condes en actividad desde la década de 1870 y que en 1890 contaba con la presencia de doce empresas y con un establecimiento de fundición al oriente de Santiago llamado San Enrique. La segunda eran las minas del Cajón del Maipo, (...)³¹

La explotación de los minerales de Las Condes da a la zona de Ñuñoa caracteres industriales de cierta envergadura. Es durante este siglo cuando se inicia el verdadero aprovechamiento de tales minerales. Ubicados en el valle del Mapocho, a 40 kilómetros aproximadamente al oriente de Santiago, dispersos en un amplio sector y a más de tres mil metros de altura, contienen yacimientos de cobre, plomo y plata. Pero ha sido el cobre lo que ha adquirido verdadera importancia.

Durante el siglo XIX los minerales de Las Condes fueron explotados por dos principales compañías chilenas (...) Existieron también numerosos yacimientos explotados por particulares y por empresas de menor importancia (...)

Para el beneficio y fundición de los minerales existían tres establecimientos: de Barnechea, de San Enrique y de Maitenes (...) Debido a los rudimentarios procedimientos de la época, sólo era posible el aprovechamiento de leyes ricas. Para el almacenamiento de los metales se utilizaba el caserío llamado Bodegas, ubicado al pie del cerro San Francisco, hasta donde eran llevados por medio de un andarivel.³²

Todo el movimiento de traslado de personas e insumos hacia los campamentos cordilleranos como el descenso y traslado del mineral hacia Santiago y hacia los puertos para su exportación, se realiza a través de los caminos de Apoquindo y Providencia. Esta actividad no sólo condiciona los usos y hábitos del camino de Providencia, sino que implica la instalación de infraestructuras de conexión y transporte que se construyen con cierta finalidad de apoyo a la actividad extractiva, y muchas veces termina sirviendo a otras, como es el caso de la extensión del ferrocarril, paralelo al camino en el borde del cauce del río. Un tendido de vía férrea de trocha angosta que arranca de la estación en la Plaza Colón, para subir por el borde del cauce del río Mapocho, con el fin de proveer de insumos y recoger la producción de las minas:

(...) Simultáneamente se estaba construyendo una línea (de ferrocarril) hacia el sector oriente llamada de “El Tajamar” o de “El Peñón”, la cual corría por el costado sur del río Mapocho para conectar la estación Providencia con los establecimientos llamados de San Enrique, que refinaban el cobre de la mina La Disputada de Las Condes. Esta última línea llegó hasta el sitio donde se conectaba el canal San Carlos con el río Mapocho, de modo que únicamente prestó servicios a la fábrica de la Compañía de Cervecerías Unidas instalada en ese lugar.³³

Las dimensiones tomadas por la ciudad, así como su mayor complejidad y los requerimientos específicos de ciertas actividades configuran un conjunto de demandas de usos de suelo alternativos al esencialmente urbano o al estrictamente rural, comprendidos desde su función o destino más característico. Estas demandas arrancan de la propia ciudad y dicen relación con actividades complementarias pero no compatibles en su buen funcionamiento con su localización al interior de la ciudad consolidada.

Para el caso del camino de Providencia se irán localizando en los bordes del mismo, en forma paulatina y creciente, configurando al menos dos conjuntos de programas que se expresan en tipos edificatorios y demandas sobre su entorno de distinta naturaleza. Por una parte, aquellos edificios asociados a las congregaciones religiosas, que migran al lugar tras la búsqueda de un grado de tranquilidad y de alejamiento del movimiento urbano, el que conlleva muchas veces, programas asociados de asistencia social como orfanatos, escuelas u hospitales, entre otros. Por la otra, algunos de los centros productivos que proveen a la ciudad y requieren de insumos particulares, como la cercanía a fuentes de agua en abundancia para funcionar, o bien, que son expulsados de la propia ciudad por los efectos contaminantes o de peligrosidad que sus procesos de elaboración conllevan para la misma población del lugar.

Cada uno de estos distintos componentes programáticos de una parte de la ciudad, debe ser instalado y construido fuera de ella pero en sus inmediaciones, dado que conllevan distintos tipos y grados de relación de las personas con cada uno de las tipologías de instalaciones. Así un convento de clausura es prácticamente impermeable y estable en sus integrantes, como una industria implica la entrada y salida diaria de operarios, insumos y productos elaborados, o como un hospital o un asilo, significa el flujo diario de sus funcionarios y el intermitente de sus pacientes o acogidos. Todos ellos, en sus ritmos e intensidades de ocupación van paulatinamente configurando el ritmo cotidiano de tránsito y movimiento sobre el camino de Providencia, enriqueciendo la rutina establecida por los participantes de las actividades agrícolas y mineras preexistentes.

Los molinos y las curtiembres, localizados inmediatos a los canales de agua, son las instalaciones productivas pioneras como alternativa al sólo uso más tradicional y arraigado del lugar, adelantándose también al hecho fundador que significó la instalación de las Hermanas de la Providencia y la Casa de Huérfanos en el borde del camino en el año 1854. El avance de la centuria verá el avance progresivo de estas nuevas actividades industriales y comerciales que irán dando nuevo carácter y compartiendo nuevos usos al mismo suelo disponible:

Desde mediados del siglo figuran dos molinos con carácter industrial de cierta importancia. Seguramente, se trata de los mismos molinos que hemos conocido durante la Colonia, perfeccionados y remozados de acuerdo con la técnica de estos años. Estaban ubicados en la avenida Providencia, en las inmediaciones del callejón de Azolas (avenida José Miguel Infante) y se movían con aguas del río Mapocho. Uno de estos molinos pertenecía a Ricardo Infante y se denominaba *Molino Esmeralda*; y el otro, a Domingo Costa.

³¹ De Ramón, *Santiago de Chile*, 187.

³² León Echaiz, *Ñuñohue*, 139-140.

³³ De Ramón, *Santiago de Chile*, 166-167.



- L1.11** Vista del río y camino al oriente, c. 1850.
Cuadro titulado 'Tajamares del Mapocho', donde se registra la coexistencia de río y camino demediado por la construcción del muro de Tajamares, obra que actúa tanto como defensa y como paseo hacia el paisaje cordillerano oriental de la ciudad.
(pintura de Charles Wood)
- L1.12** Vista del tajamar y camino al oriente en 1884.
Cuadro titulado 'Providencia', donde la atención se coloca en la actividad rural que se genera inmediata al camino y bajo la protección del muro de defensa en que se constituyen los tajamares.
(pintura de Miguel Campos)

Existían también varios molinos de menor importancia repartidos en diversos sectores de Ñuñoa. Así, en los padrones industriales de 1890, figuran cuatro molinos. Al lado norte del Mapocho y enfrentando a los dos molinos mencionados, figuran también en este siglo varios establecimientos de molienda de cierta importancia; (...) ³⁴

Como los molinos requerían de la fuerza del agua para su funcionamiento e inicialmente procesaban el grano cosechado en los campos aledaños camino a su consumo en la ciudad, con el tiempo y la mayor demanda las instalaciones fueron incrementando su escala y los insumos para la molienda fueron traídos de territorios progresivamente más alejados. En el caso de las curtiembres, su localización próxima pero fuera de la misma ciudad, era consecuencia del uso de químicos altamente tóxicos y los malos olores del procesamiento de los cueros, y al acopio de restos animales en descomposición, como también al consumo abundante de agua para el buen desarrollo de los procesos de manufactura involucrados, además de la accesibilidad de sus obreros y operarios:

El surgimiento de la industria manufacturera en Santiago significó también problemas para el medio ambiente local, aunque en aquella época la población no solía tomar conciencia de ello. Así ocurría con las curtiembres que, aunque existían en Santiago desde por lo menos el siglo XVII, tomaron gran desarrollo durante la década de 1870 gracias al mercado de exportación con que contaban para sus productos en Alemania (...)

Por este motivo, se instalaron numerosas curtiembres, siendo la más importante de Santiago la fábrica de los hermanos Magnere, considerada una de las más grandes de Sudamérica, ya que producía unos cuarenta mil cueros anuales y tenía un capital de 300.000 pesos. Estuvo ubicada en el antiguo camino de Las Condes, en su sector correspondiente hoy a la avenida Providencia. Esta circunstancia se convirtió, por entonces, en un freno a la urbanización de ese sector del oriente de Santiago, ya que los desechos y los olores que esta industria producía hacían muy desagradable la vecindad con ella. ³⁵

103

Los programas urbanos fundadores del lugar

Tras la instalación de la Casa de Huérfanos casi a mitad de siglo, le siguieron una secuencia de instituciones, cuyos responsables percibían al camino de Providencia como una opción atractiva para su localización. Aguas arriba de la ciudad consolidada, en la continuidad del camino que acompaña a los tajamares del río abastecedor, acercando paulatinamente las actividades cotidianas a ese paisaje de proximidad al faldeo cordillerano. Paisaje y geografía que hasta hace poco tiempo antes era asumido como un telón de fondo, atractivo pero distante, alejado del paisaje propiamente urbano de la ciudad capital.

La que sigue es una enumeración tentativa, en orden cronológico, de la aparición de nuevos programas contenidos en nuevos cuerpos edificados que dan forma, identidad y marcan hasta hoy un modo de orden, de ritmo del lugar a partir de como se jalonan en el borde del camino. Su diversidad caracteriza el lugar y lo encauza hacia distintos escenarios posibles para su desarrollo futuro, por una parte potenciando la atractividad de ciertos usos, así como desincentivando la localización de otros.

³⁴ León Echaiz, *Ñuñoahue*, 138.

³⁵ De Ramón, *Santiago de Chile*, 165-166.

1854: Seminario Conciliar de los Santos Ángeles Custodios

A mediados del siglo y siendo Arzobispo de Santiago don Rafael Valentín Valdivieso la Iglesia adquirió dos propiedades en las inmediaciones de la avenida Providencia: una finca de doce cuadras que pertenecía a la Sucesión Pedregal; y un retazo de la antigua chacra de Quinta Alegre que había sido de don Juan Agustín Alcalde.

Más tarde se hicieron nuevas adquisiciones que prolongaron la finca hasta el callejón de Lo Pozo (actual avenida Condell).

En noviembre de 1854, el arzobispo Valdivieso colocó la primera piedra del edificio del Seminario y en 1877 se inauguró con gran solemnidad. El primitivo edificio inaugurado constaba sólo de dos patios que daban al norte, y una sección para profesores. Más tarde se agregaron nuevas construcciones que lo convirtieron en un hermoso edificio de dos pisos con seis patios circundados en el interior por amplios corredores. Tuvo una hermosa capilla de estilo románico. Hacia la avenida Providencia, los terrenos estaban cerrados por una gruesa muralla de adobes (más tarde de ladrillos) y hacia la avenida seminario por una reja de hierro.

El edificio del Seminario, grandioso y severo en medio de su extensa finca, fue así otra de las notas características del sector Providencia. Junto a sus puertas pasaba un rústico callejón polvoriento, que había sido lindero de la chacra de Quinta Alegre. Tenía una corta extensión y sólo a principios del siglo XX logró extenderse hacia el sur, asomando a la avenida Yrarrázaval y dando origen a lo que es hoy la avenida del Seminario.

Siguiendo el camino inexorable de la propiedad ñuñoína la finca del Seminario empezó a disgregarse ya en el siglo XIX. Primero enajenó una franja para el ferrocarril de Pirque y luego otros sectores que la redujeron considerablemente.

El avance de la vida moderna, la pérdida del ambiente rústico de aquel solar y su incorporación total a la ciudad de Santiago, terminaron por hacer inadecuada la ubicación del Seminario. Así, hubo de ser trasladado en 1953 a un nuevo edificio ubicado en Apoquindo.

(...) Los terrenos del viejo seminario, cuya disgregación empezara en el siglo XIX, terminaron por transformarse enteramente en barrio residencial. Allí ha quedado también instalada la Parroquia de los Santos Ángeles Custodios.³⁶

1872: Colegio de la Buena Enseñanza o Compañía de María

En la entonces campestre calle Tajamar, casi en la esquina de la actual avenida Bustamante, antigua Las Quintas, en la misma Plaza Italia, ahora Baquedano, tenía su propiedad agrícola de cinco cuadras, hacia el Oriente, don Juan Agustín Alcalde Ugarte, Conde de Quinta Alegre. Este caballero, (...) el 30 de diciembre de 1871, vendió la última parte del viejo predio de sus antepasados, al Monasterio de la Compañía de María o Buena Enseñanza, cuyas religiosas habían llegado de Mendoza, Argentina, tres años antes, con el objeto de fundar un internado para niñas en Santiago. Al año siguiente las monjas, desde la avenida Portales, se trasladaron a su nueva residencia.

(...) En 1882, se habitó el costado oriente del nuevo edificio, de altas y gruesas murallas, que reemplazó a la que fue morada del Conde de Quinta Alegre. En 1893, se erigió la iglesia pública del Monasterio, años más tarde se construyó otra sin puerta a la avenida Providencia, ésta la colocaron en el zaguán del colegio



- L1.13** Edificio de iglesia del Seminario Conciliar, c. 1900.
Fotografía correspondiente a la culminación definitiva de obras de la iglesia de los Santos Ángeles Custodios, edificio principal y actualmente en uso del conjunto edilicio del nuevo Seminario.
(foto de autor desconocido)
- L1.14** Edificio de hospital del Salvador, c. 1910.
Fotografía de la fachada y acceso principal del conjunto hospitalario levantado hacia la avenida del mismo nombre, luego de demoler los antiguos pabellones y el acceso directo desde avenida Providencia.
(foto de autor desconocido)

por donde salían las alumnas. El nuevo templo muy amplio, estuvo en pie hasta la mitad del presente siglo, cuando las religiosas trasladaron el establecimiento a la avenida Seminario, donde estaba la escuela pública, regentada por las mismas religiosas, casi frente a la puerta principal del seminario de los Santos Ángeles Custodios, ubicado allí desde 1856.

(...) El Colegio de la Buena Enseñanza, se prestigió mucho y el número de alumnas creció considerablemente. En general, las niñas estaban internas, porque las distancias eran muy grandes; los agricultores vivían en sus haciendas y a fin de educar a sus hijas debían enviarlas internas a los establecimientos educacionales, (...)

Hasta hace pocos días, quedaban en la avenida Providencia ruinas del edificio levantado en 1882, que fue vendido para construir el actual colegio moderno, como ya se dijo en la avenida Seminario; establecieron otro en el barrio alto.³⁷

1872 (1889): Hospital del Salvador

El estado deplorable en que se encontraba la salubridad pública al iniciarse el gobierno de don Federico Errázuriz Zañartu en 1871, hizo pensar en la necesidad de construir nuevos establecimientos hospitalarios. Así por decreto de 7 de diciembre de 1871, se ordenó fundar en Santiago dos hospitales: uno, en el norte de la ciudad con el nombre de San Vicente de Paul; y otro, en el sector oriente, con el nombre del Salvador.

Con erogaciones particulares logró reunirse una apreciable suma que permitió adquirir terrenos para la construcción de estos hospitales.

El del Salvador empezó a construirse en 1872 en una propiedad de doce cuadras que se adquirió al convento de la Merced.

Desgraciadamente, con los fondos reunidos sólo alcanzó a terminarse el hospital de San Vicente de Paul, que fue inaugurado en 1875. El del Salvador quedó sólo en sus cimientos: y sobre estos cimientos se construyeron grandes barracas de madera para hospitalizar a los variolosos.

En 1888 se reinició nuevamente la construcción de este hospital, según planos del arquitecto Carlos Barrohilet. Entre 1889 y 1890 se construyeron las cinco primeras salas; y en 1891, bajo la dirección de don José Manuel Infante, se inició la construcción de pabellones hacia el oriente.

Por aquella época el Hospital del Salvador tenía su frontis hacia la avenida Providencia y constituyó un considerable adelanto urbanístico para el sector, que contaba ya con el edificio de la Providencia, con el Seminario y con el de la Compañía de María o de la Buena Enseñanza. La construcción definitiva sólo fue terminada a principios del siglo XX.³⁸

1885: Convento y noviciado de las Hermanas de la Providencia

Las Religiosas de la Providencia se distribuyeron (luego de abandonar sus tareas en la Casa de Huérfanos) en las diversas casas del país; en la avenida, que a ellas debe su nombre, quedó solamente la casa Matriz. La iglesia fue construida quizás después de 1885, porque este último año, el ingeniero Elías Márquez de la Plata, había edificado mucha parte de la casa Matriz. El historiador de la Congregación y biógrafo de Sor Bernarda Morín, presbítero Francisco Donoso González, escribe: “Los trabajos continuaron con lentitud;

³⁶ León Echaiz, *Ñuñohue*, 135-137.

³⁷ Araneda Bravo, *Crónicas de Providencia*, 92-95.

³⁸ León Echaiz, *Ñuñohue*, 137-138.

pero don José Manuel Balmaceda, que como Ministro del Interior, había favorecido esta obra durante su Presidencia, se empeñó generosamente, en concluir la casa y la iglesia”. El arquitecto que hizo el templo fue el mismo que edificó el de la Casa de Huérfanos, Eduardo Provazoli, también de forma arquitectónica romano-veneciana.

(...) Las religiosas de la Providencia, establecieron en la calle Condell, a cortos metros de la avenida Providencia, la Imprenta de San José, a fines del siglo pasado, que aún mantienen.³⁹

1886: Fábrica de cerveza Gubler y Cousiño

Interesa recordar que en esta ciudad no existía la costumbre de beber cerveza por lo que su producción, en un principio, debió ser necesariamente muy pequeña y necesitó, también, obtener algún tipo de protección oficial, lo que se logró con el arancel de 1860 que elevó los derechos de internación de la cerveza extranjera (...) En 1886 se había fundado una nueva fábrica de cerveza, instalada en las afueras de Santiago, hacia el oriente, en el lugar donde el canal San Carlos vaciaba sus aguas en el río Mapocho. Nos referimos a la fábrica de Gubler y Cousiño, que contaba en 1896 con más de 350 operarios y que en 1900 se fusionó con la fábrica de Ebner formando la Compañía de Cervecerías Unidas.⁴⁰

(...) La cervecería importante de Santiago era de Gubler & Cousiño fundada en 1883 por el suizo Augusto Gubler, conocedor de la industria cervecera, y Carlos Cousiño. La sociedad emprendió la construcción y ampliación de una nueva planta en Providencia, situada en un terreno de 31,5 hectáreas junto a la confluencia del canal San Carlos con el río Mapocho y que fue inaugurada con gran fiesta en noviembre de 1886. La planta tenía cuatro secciones diferentes: la casa de malta donde se fabricaba la misma a partir de la cebada y dotada de tostadoras del sistema Nolack y Pritze de Praga; la cervecería propiamente tal; el departamento de enfriamiento, las bodegas de fermentación y los depósitos subterráneos, y la fábrica de hielo. Esta última estaba dotada de dos máquinas sistema Raoul Pictet y Charles Tellier capaces de producir 15 mil kilos de hielo diarios y que se pensaba ampliar a 35 mil. Algo semejante sucedía con la maltería y las bodegas cuya capacidad de cuatro a cinco millones de litros anuales era la mitad de lo que podía producir la sección de cervecería, lo que hace pensar que se contemplaba una ampliación de aquellas en el futuro. Tiempo más tarde Gubler, que había pasado a ser personaje de la vida social y reputado como el hombre más elegante del Santiago de la época según cuenta Luis Orrego Luco, se retiró de la empresa y estableció una empresa eléctrica en Curicó con la cual perdió su fortuna; para 1894 Cousiño aparecía como el único dueño.⁴¹

1892: Fábrica de tubos Grau

Frente a la calle Román Díaz, donde el río se desviaba más hacia el norte se estableció la fábrica de Tubos de Cemento, de los hermanos españoles, Luis y Rafael Grau; (...) ⁴²

Grau remonta sus inicios a 1872, industria fundada en Chile por los hermanos Grau Pulgagut, fabricando inicialmente tubos y bloques de hormigón.



L1.15 Edificio convento de Divina Providencia, c. 1905.
Fotografía de la fachada hacia avenida Providencia de la iglesia del noviciado y convento de la Divina Providencia, ubicada más cercana a la ciudad central y separada de las instalaciones de la Casa de Huérfanos que administra la misma congregación.
(foto de autor desconocido)

L1.16 Edificio de fábrica de cerveza, c. 1890.
Dibujo de uno de los principales pabellones de la fábrica Gubler y Cousiño, instalada sobre el paso del canal San Carlos en los deslindes orientales de avenida Providencia. Se constituirá en la principal industria localizada en la comuna hasta tiempo reciente.
(dibujo de autor desconocido)

En sus comienzos, se realizaron obras de gran índole: la canalización del Mapocho, los Arsenales de Guerra, el palacio Rivas y una de las más importantes, la construcción del alcantarillado de Santiago, fabricado entre 1906 y 1909, con 500 kilómetros de tuberías que aún funcionan.⁴³

La solución que se ofreció fue la construcción del alcantarillado, proyecto aprobado en 1905, que entregó la responsabilidad de los trabajos a la firma Batignolles y Fould. Las obras fueron terminadas por etapas, acabando en 1910. Reglamentos y ordenanzas dispusieron la conexión obligatoria de todas las propiedades a medida que se fueran entregando las diversas secciones.⁴⁴

1903: Iglesia parroquia de San Ramón

El 13 de noviembre de 1901, el Arzobispo de Santiago, Mariano Casanova, fundó la parroquia de San Ramón, la primera que se desmembró del dilatado “Pago de Ñuñoa”(…)

La primera sede de esta parroquia, estuvo en la calle Pérez Valenzuela, en la parte norte ribereña de Providencia (…). En 1903, la iglesia parroquial de San Ramón se trasladó a la capilla de la hacienda “Lo Bravo”, en el lugar ahora llamado Los Leones, que era un modesto cobertizo, ubicado hacia el poniente del templo actual; muy próximos a éste había dos frondosos peumos.⁴⁵

1914 (1931): Instituto Experimental de Higiene (Hospital Militar)

Fue en 1914 cuando el Ejército, consciente de la necesidad de contar con un organismo capaz de entregar una atención especializada en salud al personal de la institución, dispone la creación del “Comité Pro Hospital”, con la misión de dar forma al proyecto de construcción de un Hospital Militar para Santiago. Lo hace inicialmente con la instalación del Instituto Experimental de Higiene, localizado en una casona sobre el lado norte de la avenida Providencia.⁴⁶

Ante la imperiosa necesidad de brindar atención médica y dental a todos los miembros del ejército y a sus cargas familiares, nació en 1931 el Hospital Militar. En el parque de la vieja casa patronal del Fundo Lo Bravo se inauguró el 23 de diciembre de aquel año el actual pabellón central, con servicios de medicina general, urología, laboratorio clínico y radiodiagnóstico, en tanto que la casa patronal, de mediados del siglo XIX, albergaba las oficinas administrativas.⁴⁷

La expresión urbana naciente del camino

El conjunto de nuevos programas y edificios alojados a ambos costados del camino de Providencia configuran, para finales del siglo XIX, un lugar de imagen no tan distante de la original estampa de camino rural pero decididamente lanzado a un proceso de vertiginoso cambio y de convivencia entre usos y actividades cada vez más disímiles entre sí. Un par de relatos que intentan reconstruir esa imagen del camino de Providencia, a esa fecha, ayudan a intentar precisar esa configuración del lugar colocado en el

³⁹ Araneda Bravo, *Crónicas de Providencia*, 57-59.

⁴⁰ De Ramón, *Santiago de Chile*, 166-167.

⁴¹ Juan Ricardo Couyoumdjian, “Una bebida moderna: la cerveza en Chile en el siglo XIX”, en *Historia* N°37, vol. II, (julio-diciembre 2004): 312-313.

⁴² Araneda Bravo, *Crónicas de Providencia*, 47.

⁴³ Página web de Cementos Grau, acceso el 16 de junio de 2016, <http://www.grau.cl/empresa#1418257569584-3-4>.

⁴⁴ De Ramón, *Santiago de Chile*, 172.

⁴⁵ Araneda Bravo, *Crónicas de Providencia*, 73-74.

⁴⁶ Página web institucional del Hospital Militar, acceso el 16 de junio de 2016, http://www.hms.cl/?page_id=114.

⁴⁷ Aldunate y Larraín, *Providencia, cien años*, 79.



- L1.17** Vista del camino, tajamar y cauce de río en 1847.
Cuadro sin título, que representa el Camino de los Tajamares mirado hacia el poniente y hacia la ciudad central, destacando la sección del mismo confinado entre el muro de las defensas del río y los cierros correspondientes a las propiedades rurales que lo enfrentan, reforzando su espacialidad por las dos corridas de álamos.
(pintura de Ernest Charton)
- L1.18** Panorámica hacia Santiago de 1853.
Cuadro "Vista a Santiago desde Peñalolén", que reitera ese dominio rural del plano del valle observado desde el pie cordillerano, con la ciudad en el horizonte y una suma de territorios como Providencia que antecede la gran expansión urbana sobre esos mismos paisajes.
(pintura de Alessandro Cicarelli)

umbral de iniciar un proceso urbanizador de creciente aceleración. El primer relato describe un escenario que aborda la heterogeneidad y contraste entre los usos formales y consolidados contra los espontáneos que van configurando el lugar de finales de ese siglo:

Hacia el oriente del Camino de Cintura y de la Plaza La Serena, el establecimiento de las Hermanas de la Providencia, del Seminario y del Hospital del Salvador había ido dándole al camino hacia Las Condes la fisonomía de una larga calle institucional, que alejaba las posibilidades residenciales en gran escala sobre ella, hasta 20 cuadras al oriente del cerro Santa Lucía. Sin embargo, continuaba siendo muy similar al sendero polvoriento de los tres siglos anteriores: un largo camino rural poco transitado.

En las inmensas extensiones aledañas se encontraban algunas chacras de recreo de grandes familias de Santiago, con casas de adobe rodeadas de acacios, rododendros, crisantemos y peonías, especies europeas que había introducido en el país don Mariano Egaña y que comenzaron a ponerse de moda por ese entonces. Las tierras a su alrededor respondían a la fisonomía propia del campo de la zona central de Chile. Viñas por aquí y allá, tres viñedos pertenecientes a don Esteban Belloni (8 hectáreas), a la Casa de Huérfanos y a don Alfredo Lecannelier, además de grandes extensiones para el ganado, sementeras de trigo y cebada, árboles frutales. Como cercas demarcatorias solían verse pircas, y a los lados de las acequias, los característicos sauces llorones. *“Descúbrense por unas partes grandes manchas de flores amarillas, que cubren la tierra de manera que en grande espacio no se ve otra cosa; en otros, de blancas, azules y moradas; allí se ven los prados verdes, y cruzan por entre ellos los arroyos y acequias del río Mapocho, el cual se da a una vista a lo que de este alto la miran, ya corriendo por su madre, ya dividido en brazos y va desangrado por varias partes de aquellos valles y llanos, para fertilizarlos y fecundarlos con su riego”.* (revista *Zig-Zag*, 1906)

Su placidez campestre ni siquiera había sido interrumpida durante el siglo de las guerras externas en que se había envuelto Chile, libradas en el Norte o en tierra extranjera. Tampoco le afectaron los ecos de la sangrienta revolución de 1891 que depuso al Presidente Balmaceda e instauró el sistema Parlamentario, una enconada lucha fratricida desarrollada en los campos de batalla del Norte y en guerra de guerrillas, en las calles céntricas de la capital, que se sentían tan lejanas.

Pero sí llegó a Providencia el flagelo de la pobreza. Hacia finales del siglo había ido llenándose de conventillos y de poblaciones miserables, agrupadas en focos aislados. Una de ellas, quizás la que dio más que hablar, fue la de los Areneros, junto al Mapocho. Conventillos y tugurios fueron hacinándose en las actuales calles José Manuel Infante, Román Díaz, Manuel Montt, Pérez Valenzuela y, más al oriente, en los terrenos que posteriormente pertenecieron al poderoso Fidel Oteiza. *“Algunos viajeros, por ejemplo Wiener, se habían espantado, concluyendo los años ochenta, es decir, recién apuntando el fenómeno, con aquellas piezas alineadas a ambos lados (de una estrecha callejuela), como las cabinas de vapores, con su mugre, su criminalidad, su indefensión ante el cólera y la viruela; con sus muros ruinosos, sus mujeres cocinando en cucullas en plena calle; con su mísera ausencia de muebles y sus improvisados lechos: simples cueros de ovejas”.* (diario *El Mercurio*, 9 de marzo de 1905).⁴⁸

El segundo texto relacionado, intenta una descripción sobre el desarrollo del propio camino de Providencia en la secuencia de edificios e hitos que marcan el paso de referencias construidas desde la ciudad hasta abandonar el camino, por su prolongación al oriente más allá del canal San Carlos:

⁴⁸ Aldunate y Larraín, *Providencia, cien años*, 32.

La avenida de la Providencia empieza su curso al final de la Alameda, siguiendo la línea de los viejos tajamares. Es una ancha avenida llena de polvo y sombreada a trecho por árboles frondosos. A su vera se ha venido formando una dispersa población, que alterna con los edificios de grandes propiedades. Pero en general su aspecto es desolado y a veces sólo se oye el rumor del río y el seco ruido que hace algún carruaje que pasa dando tumbos.

Lo primero que se advierte es el edificio de las monjas de Buena Enseñanza. Luego de él, está el corto callejón sin salida que habrá de ser después la avenida del Seminario y a continuación el vetusto edificio de dos pisos del seminario Conciliar. Todo ello en medio de extensos campos, que rodean enteramente a los edificios.

Después del Seminario siguen fincas rústicas que corren hacia el sur y los callejones de Lo Pozo, de Baraínca y de Azolas que corren en igual sentido. Frente al callejón de Lo Pozo se alza la pirámide que conmemora la construcción de los tajamares y en las inmediaciones del callejón de Azolas hay dos molinos que dan animación al sector. Un poco hacia el oriente (actual emplazamiento del edificio del tajamar) se alza la curtiembre de Magnère. El hospital del Salvador, entre los callejones de Baraínca y Azolas, completa la fisonomía de este primer tramo de la avenida.

Luego de cruzar por varias fincas de pequeña extensión, la avenida llega a la chacra de la Providencia, en la cual se alza el imponente edificio de la casa de huérfanos y su iglesia; y después la población de la Providencia, por medio de la cual está trazada la *Gran Avenida Pedro de Valdivia*. Un pequeño tren urbano arrastrado por caballos recorre la avenida desde Providencia hasta Yrarrázaval. Más al oriente, sigue la chacra de *Lo Bravo* que habrá de llamarse después *Los Leones* con su pequeña capilla hacia el camino.

La avenida se bifurca luego hacia Vitacura para dar salida a los numerosos predios agrícolas que allí se agrupan y que ya conocemos. Su rama principal sigue avanzando hacia el oriente por entre fincas agrícolas a uno y otro lado. Luego, convertida ya enteramente en camino rústico, se abre en dos ramas: una que va hacia Las Condes, llegando hasta la vieja hacienda de este nombre y hasta los minerales; y otra que va hacia Apoquindo, pasando por la iglesia de los padres dominicos. El punto en que se bifurca recibe el nombre de crucero del Tropezón y allí se ha formado un pequeño caserío.⁴⁹

El paso del siglo XIX sobre el camino de Providencia no sólo verá consolidarse el trazado del propio sendero sino fundamentalmente reconfigurarse su paisaje más mediato y sus bordes inmediatos. En el transcurso de la centuria es donde intervenciones como los muros de los tajamares, los cierros de deslinde de las propiedades de terrenos de sus edificios institucionales e industriales comenzarán a reforzar la tridimensionalidad que hasta la fecha sostenían precariamente los conjuntos de árboles aislados en su recorrido.

Si bien la intensidad de uso no se incrementa sustancialmente, sí lo hacen los motivos de transitar por él. Al recorrido hacia las minas cordilleranas y el acceso a las haciendas y predios rurales del entorno, se agregan los circuitos de abastecimiento cada vez más frecuente de productos para la población urbana de Santiago, así como la necesaria accesibilidad de todos aquellos que trabajan o intercambian con los molinos, curtiembres y todas las sucesivas industrias que han optado por localizar sus sedes y naves de producción sobre el camino al oriente de la ciudad capital. La heterogeneidad de sus ocupantes y actividades localizadas sobre el camino llevarán progresivamente su expresión morfológica hacia aquellas configuraciones que resulten más consecuentes a la condición de conversión de un camino en una avenida.

Y antes de aquello, a abandonar paulatinamente esa condición de ser un lugar autosuficiente para comenzar a conformar un espacio de fuerte interdependencia con el resto de un territorio y un centro habitado que lo cualifica como lugar urbano, a partir de un cierto nivel de las relaciones de vinculación mutua, que se establecen tanto hacia como desde la ciudad capital.

Los territorios como expresión del desborde urbano

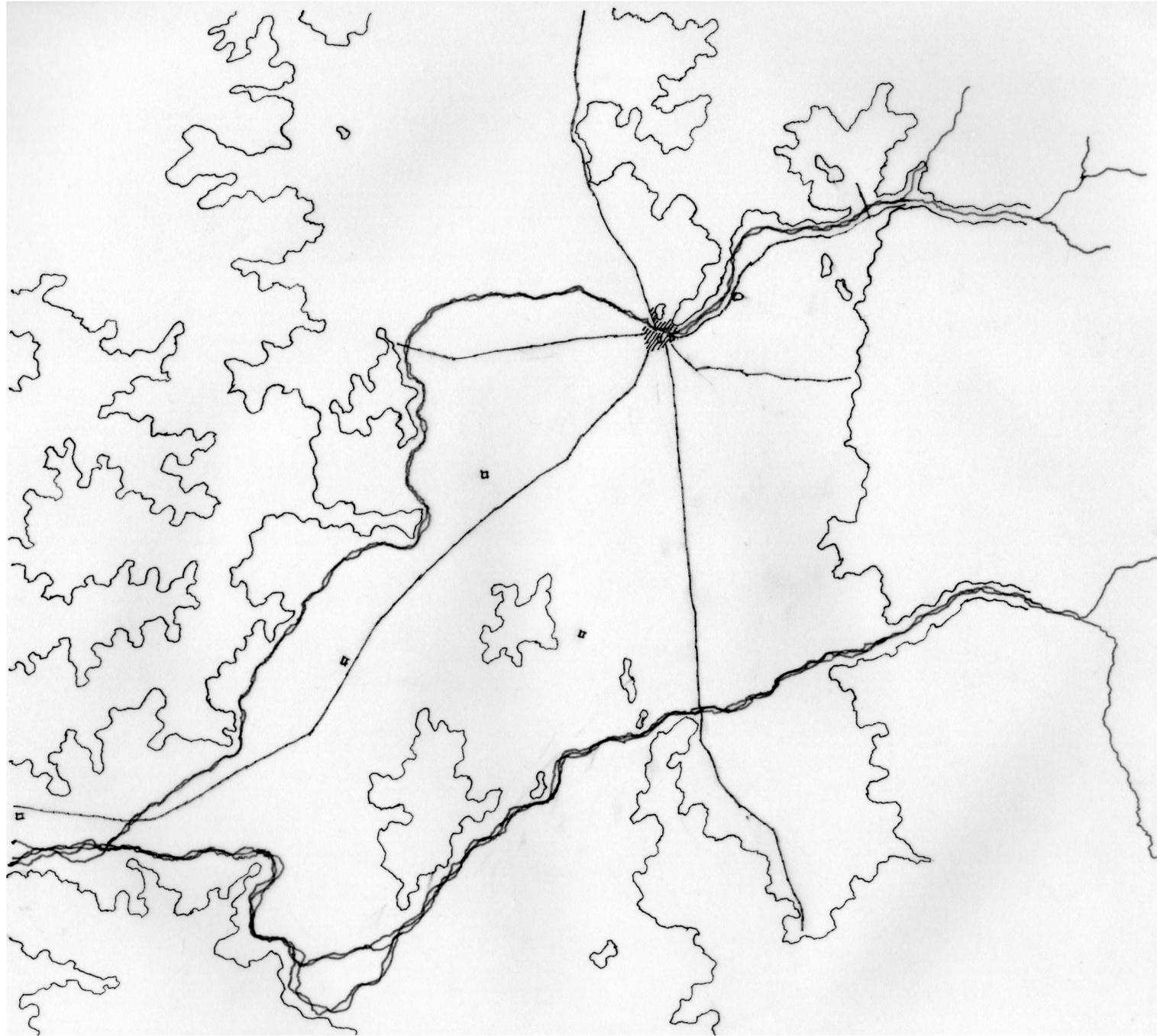
Asimismo la instalación de importantes instituciones como las señaladas, principalmente vinculadas a la acción social, la formación religiosa, la educación y la salud, dan cuenta de un grado de mayor urbanidad y complejidad urbana que va adquiriendo Santiago en la configuración política, social, económica y cultural del país. La ciudad ya no se sostiene en sus límites fundacionales sino que requiere de territorios de transición entre el mundo rural y el netamente urbano, requiere de territorios de intercambio para dar viabilidad a un desarrollo permanente, y distinto al conocido en su estadio urbano anterior.

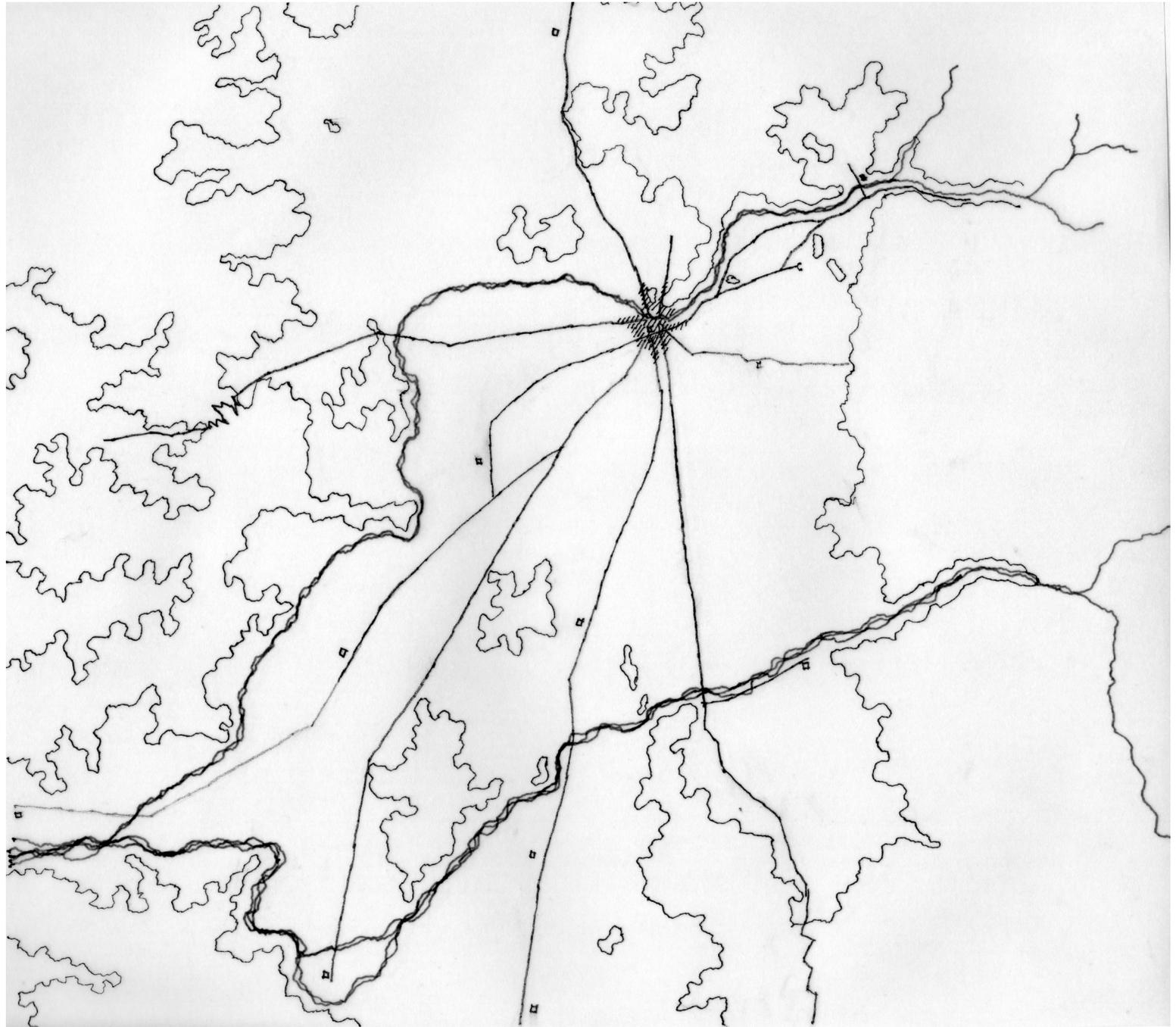
Junto a ello, las descripciones del lugar recogidas dan cuenta de esa cualidad de transición del territorio del camino de Providencia que debe conjugar su vocación original de territorio rural y agrícola consolidado con la fragmentación y partición progresiva de la propiedad del suelo, que permite la incorporación de esos otros usos del suelo que conlleva la llegada de nuevos modos de organizaciones de la actividad cotidiana para el lugar. Siendo estas mismas nuevas actividades las que, a su vez, harán atractivo el lugar para otras expresiones más informales y precarias de oportunidades de trabajo, las que muchas veces es tan sólo sobrevivencia, para amplios grupos de personas que irán construyendo y constituyendo la marginalidad de la ciudad entera.

El lugar verá abrirse sus dominios y expresarse en el territorio aledaño al camino y los callejones, a otros modos de instalación de agrupaciones de casas y más tarde de pequeños conjuntos residenciales, los que configuran los inicios de los asentamientos asociados a las oportunidades de trabajo directo o indirecto que significan los nuevos programas asentados en el propio lugar. Muchas veces nacida de la propia estructura social consecuencia del orden del campo, otras de las oportunidades de trabajo de los nuevos establecimientos productivos, otras por la migración interna del país y todas movidas por la ilusión, muchas veces engañosa de esas nuevas oportunidades supuestamente generadas en la escala y complejidad asumida por la ciudad capital.

Junto con el cambio de siglo, el lugar de Providencia ha cambiado más sustancialmente en su estructura interna que lo que expresa aún en su apariencia material, sólo esbozando de modo incipiente la radicalidad en la transformación que está por venir, la que será capaz de constituir un modo singular de ciudad, tanto para el propio lugar de la avenida como para Santiago en su totalidad.

Primer momento







Santiago y el escenario urbano nuclear: Plan Vicuña Mackenna 1872 / 1910

Orden de ciudad y entornos de caos:

Modernización civilizadora versus territorios de exclusión y de las afueras.

Miradas de privilegio desde la ciudad primada hacia las extensiones orientales.

La ciudad de Santiago obedeció a una única matriz de crecimiento desde su fundación en 1541 hasta mediados del siglo XIX. Reconociendo sucesivas etapas de consolidación y esfuerzos permanentes de incorporar una complejidad creciente acorde a su enriquecimiento en cuanto cuerpo urbano y continente de una sociedad en pausado crecimiento demográfico. Pero la matriz de sociedad agraria, con un rol subordinado de la ciudad a la estructura de las haciendas, sobre el territorio no se verá puesta en riesgo, ni reemplazada hasta que la acumulación de capital generada por nuevas actividades económicas como la minería, comercio y la banca irrumpen en todos los órdenes puestos en juego en la ciudad capital.

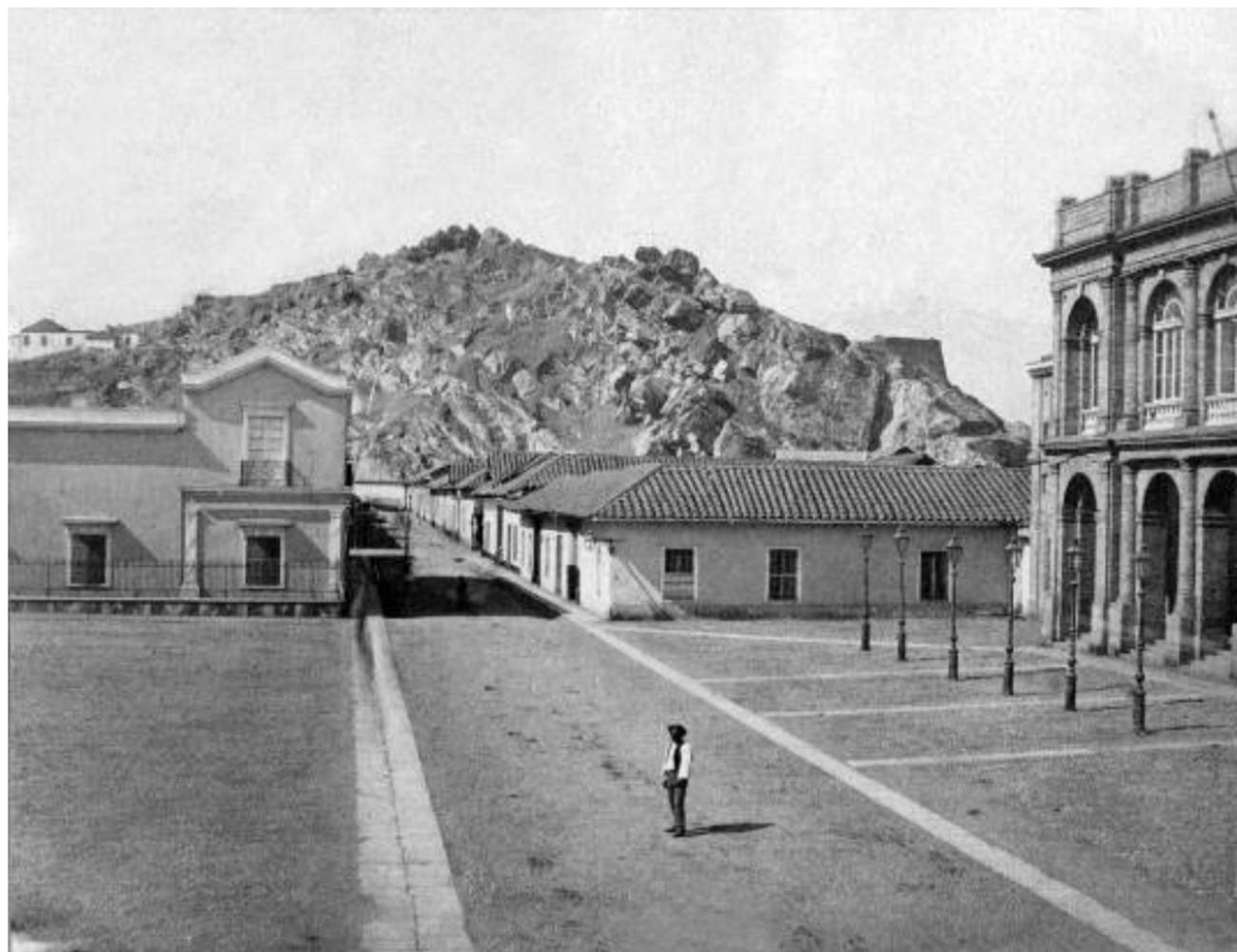
La segunda mitad del siglo XIX será el momento de estas fuertes transformaciones reflejadas en la estructura urbana que conlleva cambios estructurales. El rol y primacía asumida por las ciudades en el nuevo orden del territorio invocan tiempos iniciales de la conquista, en que la ciudad campamento es dominio sobre extensiones todavía adversas. Ahora, la ciudad con otro tamaño y composición interna, mantiene su orden nuclear referida desde un centro principal, pero sus partes se diversifican generando nuevos lugares de atraktividad de funciones y nuevas expresiones de habitabilidad para sus habitantes. Esa misma mayor diversidad y complejidad en sus expresiones sociales y materiales irá configurando una ciudad de contrastes e inequidades que tomarán lugar y fuerza en el discurso sobre la ciudad.

Entre los variados personajes que dominan tanto la escena política como la cuestión urbana en el Santiago de mediados de siglo XIX, destaca la figura de Benjamín Vicuña Mackenna. Hijo de familia de la aristocracia local, abraza tempranamente la ideología más liberal y consecuente con ello, se suma a causas contra las tendencias conservadoras dominantes. Su capacidad y su posición política provocará los episodios más gravitantes al momento de formalizar su relación con el asunto de la ciudad. En su juventud el exilio, consecuencia de derrotas sucesivas en sublevaciones internas, lo lleva a París en el momento que Haussmann inicia su intervención sobre la ciudad. Más tarde, la estrategia de alejarlo de pretensiones de dirigir el país, lo coloca a la cabeza del gobierno de la ciudad. Desde ahí intentará, traspasar y reinterpretar las estrategias parisinas al caso de Santiago como persistir en sus intentos por ser presidente de Chile .

La estrategia para abordar el momento presente y el futuro posible de la ciudad capital son de una efectividad y contundencia que marca su desarrollo para las seis décadas posteriores. Su inteligencia en el traspaso reflexivo y práctico de los principios haussmannianos son confundidos y malinterpretados hasta hoy, a causa de un alud de propuestas para Santiago, obra de sus sucesores que llevaron la transformación de Santiago a un intento compulsivo por incorporar componentes formales por sobre la esencia del plan parisino.

M1.01 Planos de la ciudad de Santiago de Chile en 1575, 1775 y 1875.

*La serie de planos representa la ubicación y extensión de la configuración urbana de la ciudad capital para cada momento. Se destaca la red de caminos, que se multiplica en el tiempo, conectando el centro urbano con el resto del territorio nacional, en especial hacia el norte y sur del valle central.
(dibujo del autor)*



M1.02 Vista de la ciudad de Santiago, c. 1860.

*Fotografía de la ciudad consolidada a la fecha con construcciones de una planta y fachada corrida hacia las calles, desde la plazuela del Teatro Municipal (borde derecho) hacia el cerro Huelén o Santa Lucía con su apariencia original de peñón rocoso.
(foto de autor desconocido)*

La ciudad y el urbanista. 1 (S) 1

La idea de ciudad de Vicuña Mackenna para Santiago.

La transformación de Santiago, 1872.

El día 22 de julio de 1872, el intendente don Benjamín Vicuña Mackenna hace entrega de forma oficial, a las autoridades del país y de la propia ciudad, de su plan de trabajo a cargo del gobierno de la ciudad capital en un documento titulado “La transformación de Santiago”, que inicia con estas líneas:

Estas breves indicaciones, en la esperanza de una cooperación suprema, que redima de una manera definitiva a la capital de la república de los males que periódicamente la afligen; que coloque a las diversas clases de su población en las condiciones de todas las sociedades cultas i cristianas; que le proporcione todas las mejoras hijiénicas de que, bajo el clima más sano i más hermoso de la tierra, es susceptible, i por último, que le permita disfrutar de todas las comodidades i embellecimientos que hoy son todavía medianamente posibles, no obstante la incuria de varios siglos, pero que en el transcurso de diez ¿qué digo? de cinco años, se harán completamente irrealizables,(...)¹

Vicuña Mackenna ha asumido su cargo tres meses antes, a la edad de 41 años, con una agitada carrera política y un largo trabajo de reflexión y estudio sobre Santiago que lo preceden. Nacido en la misma ciudad en una familia de la aristocracia local, abraza desde su juventud los ideales más liberales y democráticos dentro de una visión conservadora burguesa de la sociedad, arraigada a una particular expresión para el país y la ciudad que los aloja. Su historia personal lo ha llevado presionado por el exilio reiterado, consecuencia de fracasadas empresas revolucionarias, a recorrer múltiples ciudades americanas y europeas.² En su periplo tras la derrota en la revolución de 1851, parte a San Francisco, Ciudad de México y Nueva York en Norteamérica, ciudades en las que lo deslumbra el tamaño de las mismas, la convivencia de razas y culturas distintas así como la magnitud e imponencia de sus avenidas y edificios que las configuran. Pero será su arribo a París, en agosto de 1853, coincidente con el reciente nombramiento de George-Eugène Haussmann como Prefecto del Sena, el hecho que modificará radicalmente su visión sobre la problemática urbana y la forma de pensar otra realidad posible para una ciudad como Santiago.

El objetivo del nombramiento de Haussmann en su cargo de Prefecto del Sena, es llevar adelante una política de grandes realizaciones que ambiciona Napoleón III. Lo hará desde una comprensión aguda del nuevo escenario y rol socio-económico que la ciudad comienza a jugar para la sociedad francesa del momento. Para ello, Haussmann asume una actitud y aplica una estrategia, que en palabras de Philippe Panerai, consiste en:

Ya no procede administrar la ciudad como “un buen padre de familia”, respetando las normas de prudencia y prestando a los negocios privados la solicitud que parecen merecer. La relación entre los métodos de Haussmann y los de sus predecesores es pareja a la del nuevo capitalismo agresivo de la banca comercial y el ya consumido de la primera mitad de siglo exhibido por la gran banca parisina. Los métodos dejan

¹ Benjamín Vicuña Mackenna, *La transformación de Santiago* (Santiago: Imprenta Tornero, 1872).

² Hernán Rodríguez, “La transformación de Santiago: Vicuña Mackenna 1875”, en *revista CA*, número especial “6 planes para Santiago” (Santiago: 1996).

de corresponder a un “período de crecimiento de la producción moderado pero constante(...)”, que se apoyaba en una estructura todavía arcaica en la que la riqueza descansaba sobre concepciones agrarias y comerciales, pero no industriales.³

Ese reconocimiento a una nueva realidad de la sociedad en desarrollo mancomunada con la ciudad que se decanta como campo de especulación, agregando más adelante los mismos autores:

Hausmann puede recoger para sí estos objetivos. Capta a la perfección los métodos y posibilidades de la banca comercial y los aplica a la gestión de París.

Es obvio que el proyecto de “embellecimiento” de París no se le presenta a Napoleón III desde ese prisma. Hausmann goza del “culto a lo Bello, al Bien, a las grandes cosas, a la bella naturaleza que inspiran el gran arte.”

El mecanismo económico desaparece bajo argumentaciones técnicas que, a su vez, se esconden tras pretextos estéticos. Al menos superficialmente, la cultura clásica actúa como referencia sin que contaminaciones eclécticas lleguen a interferir(...)

El argumento técnico se focaliza en la modernización y en la salubridad, pero al que se suman otras derivaciones: sanear, transportar y equipar. La ciudad de Hausmann conoce el cambio de estructura más profundo al transformarse en la ciudad “equipada”. Se modifica la noción de vial permitiendo diversificar y multiplicar, en un complejo sustrato, las funciones de distribución: rápida distribución de personas y mercancías, suministro de agua y gas y red de saneamiento. Pero fueron los “equipamientos”, tal como se entienden en la actualidad, los que proliferaron por todas partes: ayuntamientos, centros administrativos, ministerios, centros escolares, institutos, oficinas de correo postal, mercados, mataderos, hospitales, establecimientos penitenciarios, cuarteles, cámaras de comercio, estaciones ferroviarias, etcétera. La cuestión es distribuir este cúmulo de equipamientos en una estructura urbana y acomodar ésta a la multiplicación de aquéllos(...) La clarificación de niveles se hace simultáneamente por medio de la vialidad y de los equipamientos que se distribuyen.⁴

En relación a los modos de intervención en la ciudad, tanto en su estrategia como en los operadores a cargo, se plantea que:

Sería erróneo imaginar que el control que Hausmann ejercía sobre la ciudad fuese completo a todo nivel y a todas las instancias. No se encontraba en la tesitura de tener que crear una ciudad por entero, trabajaba en un espacio sumamente estructurado: la cuestión no consistía en operar sobre la estructura en su totalidad, sino sólo selectivamente sobre ciertos elementos y según modos específicos... Al nivel global pertenece la red de aperturas que corta la ciudad y a la cual quedan asociadas notables creaciones monumentales, como plazas, estaciones ferroviarias, edificios públicos importantes, etcétera...

Esta doble red de aperturas y obras monumentales se orienta hacia un triple objetivo: revalorizar los monumentos, aislándolos e instituyendo lazos visuales entre unos y otros; luchar contra la insalubridad, contra lo caduco, y colmar de imágenes de modernidad, a saber, el espacio y la luz; y circular, de estación a estación, de barrio a barrio(...)

En verdad, Haussmann efectúa una corrección estructural al hacer visible el nivel global de la estructura urbana, nivel representativo de la nueva totalidad (la gran ciudad, la capital), el que asegura los vínculos a escala de conjunto, que abarca las instituciones representativas de orden general.⁵

El joven Vicuña es testigo presencial del sustento cultural, social y político, así como del dominio técnico, y el entramado estratégico y comunicacional que despliega Haussmann al momento de asumir su nueva misión a cargo de París:

Cuando Georg-Eugène Haussmann presta juramento como Prefecto del Sena -(...)- enuncia en el curso de la ceremonia la finalidad que pretende perseguir y los medios a adoptar en el ámbito de sus *grands travaux*. Es sorprendente constatar la claridad de sus convicciones en el enfoque de los instrumentos técnicos, legislativos y financieros adecuados para la realización de ese ambicioso programa de transformaciones que se extiende a la totalidad del área metropolitana(...)

La lógica de los *embellissements*, dirigida a intervenciones puntuales de recalificación de los tejidos urbanos, y la estrategia de la *ciudad-servicio*, fundada sobre la equilibrada difusión de las instituciones públicas, son sustituidas por la moderna idea de metrópoli, entendida como la máquina urbana en la que la red de infraestructuras (de las calles y los equipamientos) asume una inédita preeminencia jerárquica. La arquitectura queda férreamente subordinada al dominio del trazado viario; los propios monumentos del pasado, elegidos como puntos focales de las perspectivas, quedan reducidos, a fin de cuentas, al carácter de aislados *objets trouvés*, reciclados como signos visuales en un paisaje metropolitano radicalmente renovado.⁶

La operación ideada sobre la ciudad de París, independiente a la multiplicidad de sus planos de lectura y comprensión posibles, es esencialmente la conducción de la dinámica urbana del momento hacia la voluntad de convertir el propio hecho urbano en un proceso económico por sí mismo, el que abre nuevos horizontes en un modo de construir ciudad no conocido a la fecha, ni en la naturaleza ni en las magnitudes propuestas. Para Vicuña Mackenna la comprensión del proceso presenciado puede ser posible, y hasta entusiasmarle, pero lo notable en su aproximación al hecho, es la capacidad de traspaso de ciertos principios en desarrollo en el plan parisino, llevado a una ciudad capital suramericana que todavía no se desprende de su cáscara y su formato de ciudad colonial:

Con el fin de obtener los apoyos políticos y financieros para la puesta en práctica de un proyecto de semejante alcance, el mismo Prefecto del Sena esgrime, sobre todo, las razones de seguridad (motivando la amplitud de las calles como garantía para la rapidez y eficiencia de las intervenciones de la policía) y las razones de higiénicas (proponiendo las demoliciones como medio para eliminar los focos de epidemia). Pero, en la práctica, el objetivo, perfectamente logrado, del plan haussmanniano es la potenciación de la renta del suelo como mecanismo de la expansión urbana y ciclo generador de riqueza autoinducida. Los tres *réseaux*⁷ de las nuevas infraestructuras viarias no sólo revalorizan la renta de posición de las áreas centrales sino que abren programáticamente nuevas zonas edificables(...) Queda así preanunciada la dinámica virtualmente ilimitada de la expansión metropolitana.⁸

³ Philippe Panerai, Jean Castex y Jean-Charles Depaule, *Formas urbanas: de la manzana al bloque* (Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1986), 20.

⁴ Panerai, *Formas urbanas*, 21-24.

⁵ Panerai, *Formas urbanas*, 24-25.

⁶ Benedetto Gravagnuolo, *Historia del Urbanismo en Europa 1750-1960* (Madrid: Ediciones Akal, 1998), 39.

⁷ Corresponde a las tres redes viarias del proyecto, no relacionadas con la categoría de vías sino con las prioridades y fuente de financiamiento de su ejecución. La primera red (1854-1858) con las avenidas de atraveso y las de borde de la ciudad, con la mitad o dos tercios de financiamiento estatal; la segunda (1858-1868), son las calles radiales y cuenta con un tercio de financiamiento estatal y dos tercios por el municipio; y la tercera (1868 en adelante) corresponde a las avenidas hacia los municipios suburbanos, sin financiamiento estatal y con gran dificultad y lentitud de ejecución.

⁸ Gravagnuolo, *Historia del Urbanismo*, 41.



M1.03 Vistas de la ciudad de Santiago, c. 1880.

Fotografías de la ciudad de la época tomadas desde los cerros San Cristóbal y Santa Lucía, respectivamente. En la imagen superior media el cauce del río entre la extensión urbana y la ciudad fundacional. En la inferior se observa el macizo cordillerano oriental como telón de fondo.

(foto de autor desconocido y de Pedro Emilio Garreaud)

El valor principal del nuevo modelo de intervención urbana puesto en juego es la capacidad de aunar un conjunto de variables de muy distinto orden, escala y función en una expresión urbana sintetizadora y referente de un modo de hacer ciudad que marca para la historia del lugar y de otros lugares del mundo, tan distantes como el caso de Santiago:

Los *grands travaux*, además de cambiar el rostro de la ciudad-capital, ofrecen modelos inéditos y exportables para el diseño de los conjuntos de viviendas de nueva formación, confiando al sistema viario —que es al mismo tiempo *conductor* de instalaciones (luz, agua, alcantarillado), *colector* de tráfico (peatonales y rodados) y *condensador* de encuentros sociales— la función hegemónica de trazado regulador de la fenomenología metropolitana.⁹

Dos años más tarde, instalado en la ciudad de Florencia, Vicuña Mackenna esboza su primera propuesta para Santiago, sostenida en ocho proyectos claves sobre la ciudad, la que el historiador Hernán Rodríguez sintetiza de la siguiente manera:

En junio de 1856 reprodujo las páginas escritas en Florencia, a orillas del Arno, en abril de 1855.¹⁰ El caudaloso río y la hermosa ciudad lo hicieron recordar, en contrapunto, al Mapocho y a Santiago, y desahogó amores y desesperanza por su ciudad natal.

“Oh Santiago, beata de basquiña y mantón, rompe tus amarras, sal de tu encogimiento, de tus pretensiones frívolas, de tu tono desentonado (...) no serás nunca grande si no te regeneras, te verás siempre enana al pie de los Andes, como un rodado de escombros caído de sus crestas(...)”

Fue entonces cuando enumeró los ocho proyectos que debían desarrollarse para transformar la capital:

1. Canalizar el Mapocho, “el más feo y desagradable de los ríos de la creación, con sus creces y secas, orillado de basuras pestilentes”. Lo imaginó con un cauce pretilado y rodeado a ambos lados de jardines, alamedas y casas de recreo, con un sistema de compuertas para formar, cada verano, un lago espacioso con barcos y baños flotantes.
2. Abrir una avenida de circunvalación, siguiendo el modelo de los boulevares que estaba proponiendo el Barón Haussmann en París. Planteó una avenida que podía utilizar la Alameda por el sur, la nueva alameda de Matucana por el poniente, el borde del río Mapocho por el norte y el faldeo del cerro Santa Lucía por el oriente.
3. Plantar un bosque con árboles nativos y extranjeros en la Pampa o Campo de Marte, inspirado en el Hyde Park de Londres y en el bosque de Bolonia de París.
4. Plantar la Plaza de Armas con árboles para sombra, olmos y plátanos orientales, y ampliar su extensión hacia el norte.
5. Dar mayor anchura a las calles nuevas y hacerlas convexas, para que los desagües de aguas lluvias quedarán en sus costados y no al centro, como hasta entonces era usual.
6. Crear plazas de transbordo en la periferia de la ciudad, repitiendo el esquema seguido por Bernardino Rivadavia en Buenos Aires, para evitar el ingreso de las carretas pesadas —“potreros con ruedas”— que destruían el empedrado y entorpecían el tránsito.

⁹ Gravagnuolo, *Historia del Urbanismo*, 44.

¹⁰ Esta publicación la realiza en el periódico *El Ferrocarril*, fundado el año 1955 y editado en Santiago. De corriente liberal, en que Vicuña publica regularmente “*Páginas de mi diario durante tres años de viaje*”.

7. Formar plazas en los barrios más modestos de la capital, para esparcimiento de familias que vivían hacinadas en ranchos y casas pequeñas. Imaginé plazas en el Llano de Subercaseaux al sur, en Yungay al poniente, y en la Chimba al norte, al otro lado del río.

8. Hacer un paseo público en el cerro Santa Lucía, con avenidas para carruajes, jardines y lugares de recreo.

Hasta aquí las propuestas de Vicuña, las que trató de dar a conocer por todos los medios y, en lo posible, realizarlas.¹¹

Al 20 de abril de 1872, en la ceremonia donde asume el cargo de Intendente de Santiago, Vicuña Mackenna expone un plan de cincuenta medidas bajo el título de *Breves indicaciones para un Plan general de mejoras de la capital*, exposición que cierra con su famosa y peligrosa exclamación: “¡Transformaremos a Santiago en el París de América!”¹² A julio de ese mismo año y estando ya en posesión de su cargo, Vicuña Mackenna estructura en veinte proyectos claves su propuesta de intervención sobre la ciudad capital y publica el documento titulado *La transformación de Santiago*.¹³ En este documento que será clave para la comprensión de su estrategia completa de intervención en la ciudad, recupera parte importante de su visión de dos décadas atrás cuando evocaba la ciudad capital desde la ciudad de Florencia. En este, reitera los dos proyectos principales e iniciales del listado, descarta los dos siguientes por encontrarse ya ejecutados a esa fecha, modifica el quinto, elimina el siguiente y fusiona en uno los dos finales. Por otra parte, incorpora dieciséis nuevos proyectos de distinta índole y escala, los que agregados a los anteriores constituyen el plan de trabajo. En un plazo de tres años interviene la ciudad y la lleva hacia una nueva realidad urbana, social y cultural, en la comprensión de un nuevo rol a desempeñar para enfrentar los tiempos venideros desde un escenario geopolítico y socioeconómico, que supera con creces el simple traspaso literal y desajustado de nuevas modas urbanas seguidas por imitación o simple contagio.

En su presentación del plan para Santiago, Vicuña Mackenna abre su discurso apelando a la urgencia de la intervención y la necesidad de un permanente trabajo colectivo para su buen cumplimiento, reconociendo de paso la resistencia, la indiferencia y la incredulidad que sus palabras generaban en los interlocutores de la época:

En el plano fotografiado i en el folleto que tengo el honor de acompañaros, encontrareis diseñadas i discutidas algunas de las principales, pero evidentemente, las más urjentes i las más indispensables de las medidas que en común acuerdo i en el ardiente anhelo que a todos nos anima por el bien local, hemos juzgado que era un deber nuestro aceptar i acometer, no sólo para embellecer a Santiago sino para salvarlo. (...) he tenido el honor de empeñarles mi palabra en cuanto a que en breves días presentaría un plano i una comunicación compendiosa de las principales mejoras hijiénicas, administrativas o puramente ornamentales de la ciudad; i, de esta suerte, el presente trabajo no es sino un informe que la autoridad local somete a esas ilustradas comisiones (...)

(...) me permito agregar algunas leves consideraciones sobre el alcance e importancia de aquellas, i de tal manera que, tanto el soberano Congreso como el municipio i el público, puedan apreciar suficientemente la grandeza, i a la vez, la imperiosa necesidad de las obras que se hace preciso acometer desde luego, para que la capital de la república sea digna de su nombre i de su misión.¹⁴

Resulta interesante la estrategia del discurso de Vicuña Mackenna, donde convoca y desafía en una misión que consolida a Santiago en un rol y un estatus no por todos aceptado o compartido a nivel de país. Abre así el listado de veinte proyectos claves para construir la ciudad capital:

Seré mui breve en esa exposición i me limitaré únicamente a enumerar las principales ventajas i resultados positivos de cada una de aquellas obras en el orden siguiente:

- I.- Canalización del Mapocho.
- II.- Camino de Cintura.
- III.- Transformaciones de los barrios del sur.
- IV.- Ensanche del uso del agua potable.
- V.- Creación de nuevas plazas.- Paseo de Santa Lucía.
- VI.- Terminación de la actual Plaza de Abastos.
- VII.- Creación de nuevas recovas.
- VIII.- Centralización i construcción de escuelas bajo un plan diverso del actual.
- IX.- Apertura de calles tapadas.
- X.- Construcción del doble cauce de Negrete.
- XI.- Construcción del cauce abovedado del canal de San Miguel.
- XII.- Construcción de un nuevo matadero en los barrios del norte de la ciudad.
- XIII.- Supresión de las chinganas públicas i construcción de cuatro grandes casas de diversión popular.
- XIV.- Construcción de una nueva casa de ciudad.
- XV.- Transformación del empedrado de las calles.
- XVI.- Proyecto sobre aceras i ochavamiento de las esquinas.
- XVII.- Terminación de las avenidas del Ejército Libertador i del cementerio.
- XVIII.- Reparación radical del Matadero.
- XIX.- Reparación i terminación del Presidio Urbano.
- XX.- Provisión de un nuevo sistema de la policía de seguridad.¹⁵

125

Para Vicuña Mackenna los proyectos principales y “verdaderamente monumental”, reconocida la importancia de lograr abordarlos todos, son los dos primeros. De una cierta forma entre ambos constituyen la posibilidad de reconocer y configurar una condición distinta de ciudad desde estrategias opuestas. Uno, controla el cauce del río y hace abordable la continuidad de dos partes constitutivas de la ciudad pero condicionadas hasta la fecha a los ciclos de la hidrografía. Otro, delimita la superficie propiamente urbana desde la sección de una avenida de dimensiones y componentes que determina definitivamente un estar dentro o estar fuera del cuerpo construido de la ciudad capital. La *Canalización del Mapocho*, es un proyecto largamente anhelado por la ciudad y para el cual existe un diseño del ingeniero Ansart. Entre sus aportes está la protección y control de inundaciones de la ciudad en los años lluviosos, la integración de los barrios al norte del cauce, la limpieza de los basurales sobre ambas orillas, la creación de un parque en toda su extensión y la prolongación de un ramal de ferrocarril que acerque una estación a la ciudad más central.

Por otra parte, el *Camino de Cintura* configura el límite formal y funcional de la ciudad:

¹¹ Rodríguez, “La transformación de Santiago: Vicuña Mackenna 1875”, 26-28.

¹² Benjamín Vicuña Mackenna, *Breves indicaciones para un Plan General de mejoras de la capital* (Santiago: 1872).

¹³ Vicuña Mackenna, *La transformación de Santiago*.

¹⁴ Vicuña Mackenna, *La transformación de Santiago*, 7-10.

¹⁵ Vicuña Mackenna, *La transformación de Santiago*, 10-11.



- M1.04** Vista de la Alameda de las Delicias, c. 1862.
Fotografía de la plantación de la Alameda hacia el poniente, tomada desde torre de iglesia de San Francisco, donde se observa uno de los primeros diseños del espacio de paseo del que se constituirá como el principal eje urbano de la ciudad capital.
(foto de autor desconocido)
- M1.05** Vista de la Alameda al oriente en 1874.
Fotografía desde el mismo punto de la anterior pero dirigida hacia el oriente de la avenida, donde desaparece el espacio central de paseo y se observa el frente construido de la ciudad y el cerro Santa Lucía.
(foto de Pedro Emilio Garreaud)

Define la ciudad estableciendo los límites propios de ésta, demarcación que hoy día forma una de sus más imperiosas necesidades, con relación a la edilidad (es decir al pavimento, las aceras, las plantaciones, el alumbrado, la seguridad, el uso del agua potable, etc), creando la *ciudad propia*, sujeta a los cargos i beneficios del municipio, i los *suburbios*, para los cuales debe existir un régimen aparte, menos oneroso i menos activo.¹⁶

La construcción de esta primera propuesta de un anillo vial de circunvalación para la ciudad de Santiago, agregaba como beneficios la generación de un cordón sanitario, una descarga de la zona central por tráfico entre zonas perimetrales, crea paseos circulares en las afueras de la ciudad, delimita las zonas de instalación de fábricas en sus entornos, ordena un sistema circulatorio de borde complementario al radial preexistente, entre otros. La propuesta terminada debiera significar el desarrollo de once kilómetros de avenidas arboladas de paseo y tránsito comparables por sus diseñadores a la Alameda existente, con una décima parte de la extensión señalada. Se ejecuta fragmentariamente no llegando a constituir el continuo ni el deslinde urbano previsto en su proyecto y visión original.

La *Transformación de los barrios del sur*, es uno de sus proyectos más ambiciosos e incomprensidos. En su tiempo por tocar intereses de particulares que explotan el arriendo del suelo con instalaciones de asentamientos, de arrabales miserables y de sobrevivencia para sus moradores. En la actualidad por la radicalidad del lenguaje utilizado por el propio Vicuña Mackenna para extremar la comparación entre las condiciones de vida que ofrece la ciudad formal que intenta perfilar con mayor fuerza y atributos y esas vastas extensiones de periferia que se extienden en todos los alrededores de la ciudad fundacional. Lo duro de su propio lenguaje cuando afirma “resultando del informe anterior que en los barrios del sur, verdaderos potreros en que está sembrada la muerte” y lo radical de las medidas a adoptar “no puede adoptarse sino medidas generales porque en ellos es preciso destruirlo todo para crearlo de nuevo”, se asienta la incomprensión hacia una radicalidad aprendida de los discursos e informes de Haussmann en París pero que en estas latitudes australes de otros códigos de apariencias, comportamiento e intereses amenazados por sus propuestas adquieren distinta tonalidad.

Un conjunto de medidas planteadas para la ciudad circunscrita al anillo, pretende equipar un territorio con la creación de nuevas recovas, la construcción de nuevas escuelas, la creación de nuevas plazas, la supresión de las chinganas y construcción de casas de diversión popular, entre otros. Logrando generar mayor soporte urbano a la vida cotidiana de sus habitantes y apuntando a un cambio cultural en las costumbres habituales que llevara paulatinamente a una vida urbana más sofisticada arrancada de esa fuerte relación con la tradición de campo arraigada en la población santiaguina de la época. El proyecto principal de mayor impacto y trascendencia fue, entre las “dieciocho plazas en la ciudad que ha vivido tres siglos con una sola”, la conversión de un peñón deshabitado en el borde oriental de la ciudad fundacional en el *Paseo del Santa Lucía*, reconocido hasta hoy como una de las intervenciones urbanas más distintivas de su actuación sobre la ciudad capital.

¹⁶ Vicuña Mackenna, *La transformación de Santiago*, 18.

En un sentido complementario a los anteriores se propone la monumentalización discreta de la ciudad a partir de equipamientos urbanos muy disímiles, pero urgentes y necesarios para configurar una red de servicios urbanos acorde a la ciudad moderna anhelada. Entre ellos destaca, el *ensanche del uso del agua potable*, que se inicia con la compra por el municipio de toda la red existente que abastece la ciudad, el mejoramiento de canales de evacuación de aguas servidas, la *construcción de la Casa de Ciudad*, el *nuevo matadero Norte y reparación del matadero Sur*, la *terminación del Mercado Central*, la *construcción del Presidio Urbano*, y la provisión de la *Policía de Seguridad*.

Un último grupo de medidas propuestas apunta a la infraestructura viaria de la ciudad, donde propone la *apertura de calles tapadas*, completando los trazados de aquellas calles de la retícula fundacional inconclusas a la fecha, así como su prolongación hacia las nuevas extensiones de la ciudad contenidas por el Camino de Cintura. Otra iniciativa clave será la *Transformación del empedrado de las calles*, donde:

La cuestión del pavimento de Santiago es la más grave porque es cuestión fundamental (...)

En teoría, felizmente, el negocio se presentó desde el primer instante como sencillo porque el criterio público, con admirable sagacidad, resolvió el antiguo debatido problema de las preferencias de sistema de una manera definitiva, i conforme a las indicaciones que habíamos tenido el honor de sugerir.

Adoquines para todas las calles centrales i de gran circulación.

Macadam para las anchas arterias que conducen a los paseos públicos o a las afueras de la ciudad.

Piedra de río para las calles apartadas i transversales de poco tráfico(...)

Era lo mismo que había sucedido en París, en Londres, en todas las capitales de Europa i especialmente a nuestras puertas en Buenos Aires, donde en estos propios días el adoquinado ha triunfado sobre todos los otros sistemas en las calles centrales, (...)¹⁷

Complementario a la mayor elaboración de la calle son las iniciativas que buscan el financiamiento de la construcción de aceras diferenciadas para los peatones, la obligatoriedad de generar ochavos en las construcciones de esquinas con el fin de aumentar la visibilidad de transeúntes y conductores, y la exigencia de arbolado en las veredas de las avenidas principales, en especial, en aquellas propuestas en sus áreas de ensanche de barrios residenciales y avenidas de conexión con las afueras. El diario El Ferrocarril señala en una editorial, el año 1874:

Nada o bien poco habría podido hacerse en los últimos años sin la actividad, la inteligencia, la invectiva creadora del señor Vicuña Mackenna. Las obras más considerables de la edilidad santiaguina se deben a los recursos extraordinarios procurados por su presidente. Ahí están atestiguándolo Santa Lucía, el Camino de Cintura, las avenidas que han facilitado las comunicaciones, embellecido la ciudad, aumentado los barrios cómodos y los barrios elegantes.¹⁸

Una acción sobre la ciudad desde el cargo de Intendente, por un período breve de tiempo, acotado a tan sólo tres años, voluntariamente interrumpido por interés político de su protagonista al intentar la carrera presidencial del país, marcará de manera indeleble el desarrollo futuro de Santiago hasta bien iniciado el siglo siguiente. Desde una forma tan personal pero tan lograda, que nunca otro intento



M1.06 Vistas hacia el cerro Santa Lucía en 1874.
Fotografías desde distintos barrios de la ciudad hacia el cerro Santa Lucía. Una desde calle Maestranza (superior) del suroriente, otra desde el otro borde del río (superior derecha) del norte, y la última (inferior derecha) desde el lado sur por calle de las Carmelitas.
(fotos de Pedro Emilio Garreaud)

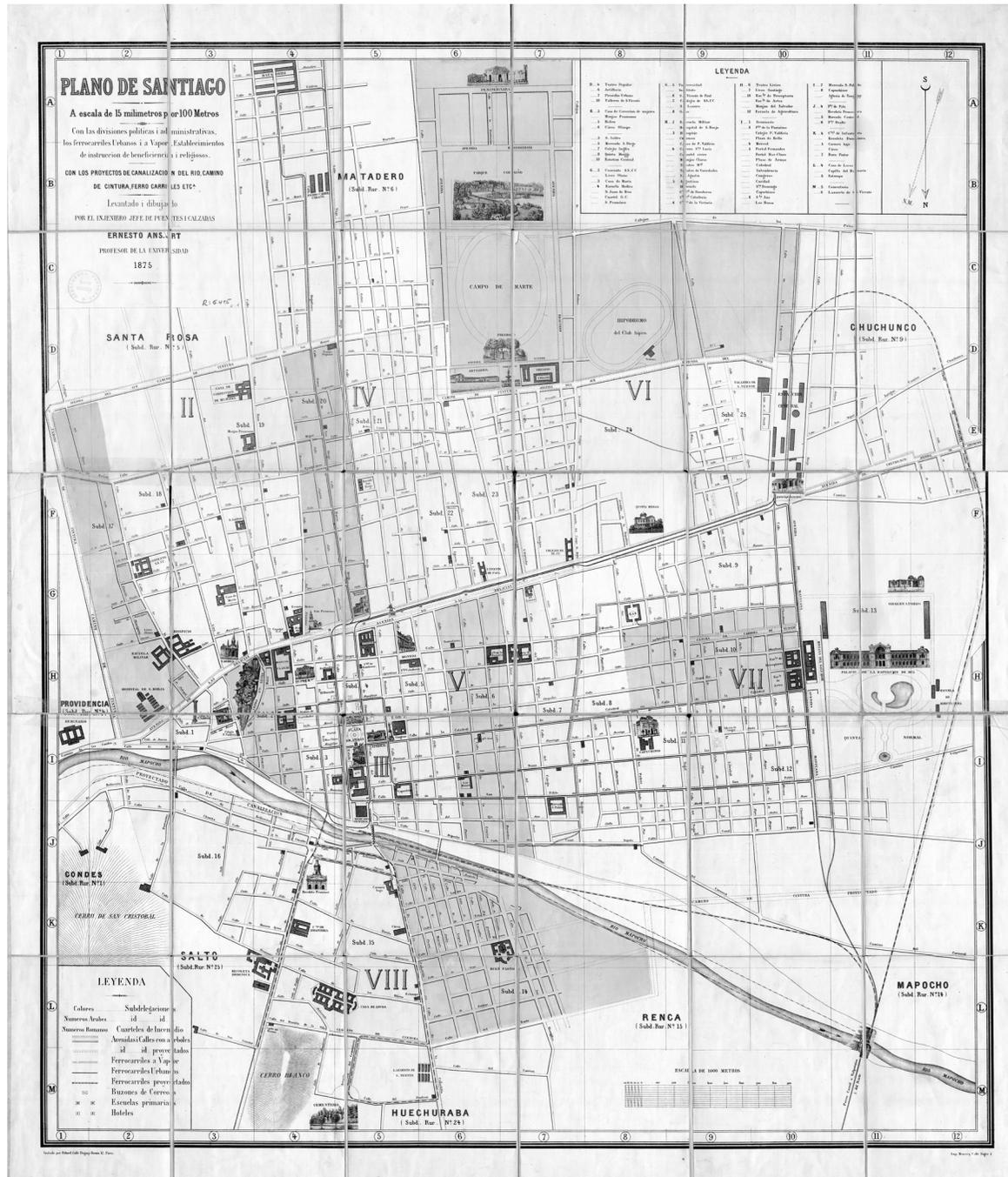


posterior de asumir la ciudad en plenitud verá resultado equivalente, desde la propuesta de una mirada tan clara como convincente, tan pragmática como soñadora, tan inspirada afuera y bien ejecutada en el lugar. El traspaso del modelo haussmanniano supera la traducción textual como forma, y permite desde un conocimiento tan acabado del referente como de los componentes y actores locales, la interpretación y configuración de una ciudad posible desde la realidad urbana en la que se actúa con plena conciencia tanto de sus posibilidades y limitantes como de sus propias realidades.



¹⁷ Vicuña Mackenna, *La transformación de Santiago*, 99-100.

¹⁸ Diario El Ferrocarril, 24 de septiembre de 1874, Santiago.



M1.07 Plano de la ciudad de Santiago de 1875.
Plano general de toda la ciudad, incorporando el conjunto de obras que propuso ejecutar para la misma el intendente Vicuña Mackenna, donde destaca la propuesta de canalización del cauce del río Mapocho en su paso por la ciudad, y la creación o refuerzo de importantes parques en todas las orientaciones en los bordes del tejido urbano formalmente reconocido.
(plano de Ernesto Anst)

La ciudad y el plano. 1 (S) 2

El plano de Santiago de Ernesto Ansart, 1875.

El paseo del Santa Lucía y el dominio al oriente.

El plano de Santiago de 1875, realizado por el ingeniero Ernesto Ansart, Jefe de Puentes y Calzadas, es realizado por mandato del Intendente de Santiago y en su dibujo convergen plano y plan. Ansart levanta y dibuja la ciudad existente al año de su encargo, integrando el conjunto de componentes geográficos y trazados de calles y edificios principales preexistentes, junto con las obras proyectadas o ejecutadas del plan de transformación propuesto por la autoridad. En el conjunto domina la capacidad de mirar una ciudad desde una nueva estructura y dimensión a la conocida hasta la fecha, así como una puesta en valor de un grupo de edificios monumentales y extensiones recientes, nuevos equipamientos y redes de infraestructura que dan cuenta de un salto sustantivo en la magnitud y cualidad de la condición urbana del lugar.

Algunas obras fundamentales, como la canalización del río Mapocho o la avenida La Paz (extendida hasta el Cementerio General) no están registradas ni realizadas, o bien, otras como el Camino de Cintura o los nuevos parques presentan elaboraciones fragmentadas o inconexas. Lejanas todavía a configurar el anillo distintivo del casco urbano propiamente ciudad, el conjunto de obras se articula en una propuesta coherente y orientadora de su desarrollo para los años venideros, el que se prolongará como hoja de ruta hasta la celebración del centenario de la república en el año 1910.

La canalización del río Mapocho y la creación de su paseo de borde, independiente a la prioridad que le otorga Vicuña Mackenna cuando afirma “no sólo es una mejora de primer orden para la ciudad, sino un brillante negocio para su municipio”, agregando más adelante “es, como se ve, una obra inatacable, cualquiera que sea el prisma bajo el cual se le considere”. Se realiza un primer proyecto de su diseño, ejecutado por el mismo Ernesto Ansart el año 1873, pero la envergadura constructiva de las obras y la realidad económica del momento, obliga a su postergación debiendo aguardar más de una década y media para su ejecución bajo las directrices establecidas por ese proyecto.

El Camino de Cintura, proyecto clave para la comprensión de la nueva lectura de la ciudad también tendrá un desarrollo más pausado que el esperado por el intendente Vicuña. A pesar del optimista informe del ingeniero Ossa, encargado del proyecto cuando afirma “la comisión juzga que el plazo de un año sería sobrado si se acometiese la empresa con la plenitud del capital i voluntad que se requiere”. Desde su concepción como anillo de circunvalación y delimitador de la ciudad formal, de su función de relación entre partes de la ciudad y sus entornos sin necesidad obligada de cruzar por el área central, más la opción de alojar usos complementarios y requeridos por la nueva magnitud de ciudad puesta en juego, el Camino de Cintura se materializará desde porciones acotadas y fragmentadas, las que de algún modo están presentes desde su idea original. El propio plan de Vicuña Mackenna lo plantea desde “una extensión total, estableciendo por separado la de cada costado”, a la que agrega “las cuatro plazas de 125 metros por costado que deben formarse en los ángulos de conjunción de las cuatro grandes avenidas que formarán el Camino de Cintura”.

La parte más trascendental de la intervención concreta sobre la ciudad corresponde a un importante conjunto de obras ejecutadas, propias del plan o asociadas al mismo, las que configuran decididamente la nueva dimensión urbana de Santiago y orienta las extensiones de su área edificada con una morfología renovada y una lectura de la ciudad abiertamente más moderna. La que abrirá paso a las iniciativas más atractivas para el negocio inmobiliario, reflejo de un nuevo modelo capitalista que conoce el país consecuencia directa del denominado “primer ciclo expansivo de la economía chilena”, y éste es consecuencia local de la revolución industrial que desarrollan los países de Europa y Norteamérica en el otro hemisferio. Con la incorporación de nuevas extensiones de suelo urbano asociado a la creación de barrios residenciales, dentro de la ciudad consolidada y equipada, que dan alojamiento a segmentos de una nueva burguesía:

(...) la burguesía se hacía un espacio entre las clases dirigentes, asociándose con los descendientes de la vieja aristocracia, metamorfoseándose con ellos y cambiándolos en un proceso que, hacia fines del siglo, estaba culminando en la constitución de una oligarquía burguesa, que reunía en su seno a todos los componentes de las clases dominantes (...)

A la subdivisión de los grandes latifundios, (...) se sumaron el desarrollo de las obras de regadío, caminos y ferrocarriles, que restaron poder a los terratenientes, (...)

Así, en el último cuarto de siglo, las condiciones estuvieron maduras para que el grupo más rancio de las clases dirigentes estuviera dispuesto a abrirse para fusionarse, a través de enlaces matrimoniales y negocios comunes, con la emergente burguesía minera, banquera, comercial e industrial, cuyos componentes más destacados solían ser europeos recientemente avecindados en Chile o sus descendientes de la primera generación de “nuevos chilenos.”¹⁹

Para esta burguesía, la ciudad se convertirá en escenario por excelencia, tanto para el buen desarrollo de sus negocios insertos en una economía abierta mundial como para las expresiones de su acontecer social y cultural, acorde a las intensidades que un lugar como Santiago podía ofrecer. Para ello fue clave en el plan de Vicuña Mackenna, la capacidad de dar los lineamientos a un nuevo desarrollo urbano que se juega tanto en la expansión del suelo urbano como en la configuración de una forma de ciudad, equipada en cantidad y diversidad nunca conocida. La estrategia de expansión concentra sus fuerzas en las tres orientaciones más fluidas históricamente del desarrollo de la ciudad capital, es decir, al sur, norte y poniente. Guardando para el oriente, una clave de lectura urbana y de expansión diferida en el tiempo, pero no ausente de su propuesta.

Hacia sur y norte de la ciudad existente, propone la apertura de las avenidas del Ejército Libertador y de La Paz, rematando en el Campo de Marte y el Cementerio General, respectivamente, las que abren y trazan una nueva dimensión urbana:

La realización de estos dos proyectos que completan en su propia divergencia el carácter de una gran ciudad, porque la una es destinada a la vida i al placer i la otra al respeto de los muertos, sería ya un

hecho completo i poco dispendioso, sin el capricho injustificable de un vecino. El terreno del último no ha costado sino 5,000 pesos. El del primero ni un solo maradeví, porque con la escepción ya dicha, todo ha sido cedido jenerosamente por los vecinos.²⁰

Al sur de la Alameda, la apertura de la avenida del Ejército Libertador junto a otras avenidas paralelas que la replican paulatinamente hacia el poniente, todas rematando contra las extensiones del Parque Cousiño y el Club Hípico, constituyen la nueva localización residencial de las clases más acomodadas, fenómeno que venia configurándose desde la década de 1860:

Sin duda que para que esto último sucediera, dichas familias fueron motivadas por varios acontecimientos de importancia. Uno de ellos fue la construcción por el señor Luis Cousiño de una residencia muy suntuosa en la calle del Dieciocho. Otro, todavía más decisivo, lo constituyó la transformación de una parte del antiguo Campo de Marte en un parque, para lo cual el mismo señor Luis Cousiño²¹, entre los años 1870 y 1873, dio los fondos para trazar la construcción de dicho paseo. Una tercera circunstancia que favoreció a este barrio fue el establecimiento del Club Hípico, al mejor estilo de los que se usaban en Europa, para lo cual, una sociedad anónima establecida al efecto adquirió en 1870 los terrenos de la chacra de Padura, conjunta al Parque Cousiño, en la que se trazaron las canchas y los edificios y jardines complementarios. Todo esto, que tendía a combatir “el aburrimiento” de una clase social ociosa y poco cultivada intelectualmente, explica la preferencia que ella tuvo por este barrio frente a la opción que pudo hacer por el barrio de Yungay.²²

El crecimiento hacia el poniente, extensión natural del plano de la ciudad entre los brazos del cauce del río Mapocho y la Alameda hasta la Estación Central, delimitan un área que replica con torpe inexactitud el sistema de grilla reticulada de las calles y trazados paralelos de los canales de agua urbana. La instalación de la Quinta Normal, comprada por el estado y convertida desde 1842 en el primer parque público de la ciudad y el continente, confina por el poniente la extensión de ampliación urbana:

Lo anterior pasó a ser determinante para el futuro de la extensa propiedad agrícola que restaba a la familia Portales. Todas las hijuelas surgidas de la partición de 1836 que no habían sido vendidas al fisco quedaron limitadas por dicha quinta en su parte occidental y con la ciudad de Santiago por el oriente. El fisco, pues, con la creación de aquel establecimiento había facilitado la ampliación de la ciudad hacia el poniente, puesto que era notorio que aquellos terrenos ya no serían vendidos en adelante por hectáreas para actividades agrícolas, sino por metros o varas cuadradas, dando paso a sitios o propiedades urbanas. Así en 1842 se formaron cuatro sociedades destinadas a comprar los terrenos a los herederos “con el objeto de abrir calles y vender sitios”, (...) En ese mismo año comentaba Domingo Faustino Sarmiento que la nueva “villita de Yungay” era un conjunto residencial hermoso, donde “la especulación ha tenido los más felices resultados y una población numerosa se ha reunido para hacer salir del seno de la tierra, cual si hubiese sido sembrada, una hermosa villita con calles alineadas y espaciosas. Menos optimista, Benjamín Vicuña Mackenna opinaba, en 1872, que si en el barrio de Yungay se hubiesen hecho cuatro o cinco plazas habrían quitado a ese sector “su incurable tristeza, condensando su población en los macizos ocupados por habitaciones que hoy son simples tapias al derredor de un eriazo.”²³

¹⁹ Sergio Grez, *Población y sociedad, en Chile: La construcción nacional* (Madrid: Fundación Mapfre, 2013), 200-201.

²⁰ Vicuña Mackenna, *La transformación de Santiago*, 118.

²¹ Luis Cousiño Squella, amigo y colaborador de Vicuña Mackenna, apoyó entusiastamente la propuesta para transformar Santiago. Es heredero de una fortuna familiar hecha por las minas de carbón del sur, a la que agrega la explotación de cobre y plata en Chañarillo y la introducción de la industria vitivinícola al país con la viña Cousiño-Macul del valle del Maipo.

²² Armando de Ramón, *Santiago de Chile. Historia de una sociedad urbana* (Madrid: Editorial Mapfre, 1992), 172.

²³ De Ramón, *Santiago de Chile*, 167-169.

La dispar visión de Vicuña Mackenna sobre el lugar obedece por una parte, al conocimiento más acabado del lugar, y por otra, a esa voluntad civilizadora del nuevo estatus urbano buscado para Santiago, que en esa área ubica el paso del fragmento poniente del Camino de Cintura, propuesto y ya comenzado a adoquinar en 1872. Así como a la voluntad del gobierno de construir en la Quinta Normal un edificio para alojar la Exposición Internacional de 1875²⁴, versión a la escala local de las muestras realizadas en las principales capitales del mundo, “donde Chile logró constituirse en un espejo de la modernidad y la tradición de su época”.²⁵ El informe de Damian Miquel, colaborador del Intendente, sintetiza el estado de situación de una zona que transita entre la ruralidad aledaña a la ciudad y la ocupación precaria de los asentamientos de suburbios que rodean a la capital, para el caso del barrio Yungay:

(...)visité la parte más insalubre del barrio de Yungai (...) es una inmensa ranchería que más que suburbios de una ciudad, parece una toldería de indios, cuya longitud será como de 15 cuadras por una anchura de 5 cuadras en parte i en 3 en otras. La mayor parte de las murallas que dan a la calle son de quinchas o están en el suelo; otros son ranchos que están abandonados, paredes desplomadas, pantanos de inmun-dicias, cerros de basura, las acequias se derraman por esas callejuelas tortuosas; en fin, es un cúmulo de insalubridad difícil de pintar.

(...) Como esas poblaciones comprendidas entre las diversas calles públicas que las atraviesan, son consideradas como conventillos, es necesario tomar una medida seria para poder asegurar la salubridad i vijilancia de esos lugares, la única que puede adoptarse es obligar a sus propietarios, que son todos pudientes, que cierren completamente todas sus propiedades con una muralla de adobón sólido o de adobe que tenga lo menos 2 metros de altura i que, de trecho en trecho, se coloquen sólidas puertas que deben cerrarse a cierta hora de la noche.

Los propietarios de estos grandes conventillos, serán responsables del aseo interior de ellos i arreglar el curso de las aguas de su pertenencia. El interior de estos conventillos debe tener pequeñas callejuelas simétricas i empedradas para evitar esos muldares en que están sumidos sus habitantes i de cuyo foco parten casi siempre las grandes epidemias.

Otra de las grandes causas de insalubridad del barrio de Yungai, i sobre todo de la parte que ya he mencionado, es el pésimo reparto de las aguas que casi en su totalidad se derraman por las calles; esto merece un estudio formal por un ingeniero i que enseguida se ejecute una nivelación i distribución sistemada i que no estén al capricho de cada vecino, como están actualmente. El resto de la población de Yungai está en bastante buenas condiciones hijiénicas i saludables.²⁶

Las claves de esa estrategia de ensanche y expansión sobre nuevos territorios, por sobre la reconquista de la ciudad histórica es la aplicada por Vicuña Mackenna sobre la realidad que recibe para construir una ciudad distinta en el mismo lugar. Ello no lo exime de tener que abordar de manera radical y no libre de oposiciones una conversión de entornos difusos, que ya transitaban entre su condición de suelo agrícola preexistente y confusas amalgamas de precariedad e insalubridad aprovechada por los propietarios del mismo suelo y sufridas por los segmentos más desprovistos de la sociedad urbana en formación.

Vicuña Mackenna hará objeto de su preocupación al arco completo de los habitantes de la ciudad, pero sin duda serán protagonista principal los constructores de la ciudad de la nueva burguesía. Será

²⁴ La Exposición convocó a países como Estados Unidos, México, El Salvador, Nicaragua, Guatemala, Venezuela, Argentina, Bolivia, Ecuador, Perú, Colombia, Uruguay, Brasil, Gran Bretaña, Italia, Francia, Bélgica, Alemania y Suiza. La muestra se organizó en cinco áreas temáticas con un edificio por cada una: materias primas, maquinarias, industrias y manufacturas, bellas artes e instrucción pública.

²⁵ <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-688.html>

²⁶ Vicuña Mackenna, *La transformación de Santiago*, 87-88.



- M1.09** Vista del cerro Santa Lucía al oriente en 1874.
La denominada Puerta de las Diosas corresponde a una de las intervenciones del cerro en su acceso de carruajes desde la ciudad, donde se enmarca la visión sobre el oriente del valle como motivo paisajístico por excelencia del nuevo espacio urbano público.
(foto de Pedro Emilio Garreaud)
- M1.10** Vista del cerro Santa Lucía al oriente en 1911.
La visión por excelencia del oriente configurado por el cauce del río Mapocho, la cadena cordillerana de telón de fondo y el plano cultivado del valle se configura como el paisaje más retratado y evocado por la sociedad santiaguina. En ese paisaje el Camino de Providencia es el medio privilegiado para acceder a él.
(pintura de Thomas Somerscales)

con ellos y para ellos, que dedique su proyecto de mayor esfuerzo en lograr materializar por completo, durante su corto mandato y que marca con su sello identitario hasta hoy a la ciudad capital: el paseo del Santa Lucía. Proyecto que Vicuña Mackenna enuncia como:

Pero, en un sentido más jeneral, la plaza pública más vasta, más hijiénica i más hermosa bajo todos conceptos que está llamada a embellecer la capital, es el cerro Santa Lucía, que en sí mismo no será sino una aglomeración de esplanadas i plazuelas, o más bien, una plaza aérea, dividida por rocas en lugar de aceras, circundada de senderos de asfalto i macadam en lugar de duros i desiguales empedrados.

No tendrá menos el Paseo de Santa Lucía, en su parte superior, que tres grandes esplanadas, cuya capacidad en área no puede ser inferior en mucho a la de la Plaza de la Independencia, i mucho mayor si se toman en cuenta los caminos i sendas (algunas de las cuales tiene más de seis metros de ancho i cerca de un kilómetro de desarrollo) que en diversas direcciones se entrecruzan (...)

De esta suerte, el Paseo de Santa Lucía será la mejor plaza de la ciudad.²⁷

Inaugurado solemnemente el 17 de septiembre de 1872, el paseo del Santa Lucía se convierte en atractivo inmediato para los habitantes más acomodados de la ciudad y desde él se pone en evidencia como paisaje más solemne el telón de fondo de la cordillera. Paisaje recogido persistentemente en dibujos, pinturas y fotografías capturados desde “la nueva plaza aérea de la ciudad” y recogido en el álbum del propio proyecto con estas palabras:

Pero de mayor interés que esta vista es la del delicioso panorama que ofrece en el fondo el valle del Mapocho, ostentando entre el follaje de sus arboledas las blancas paredes de sus molinos, la muralla continua de sus tajamares i más allá, en el diáfano horizonte, la inmensa mole de las “cordilleras de San Francisco” que dominan la campiña de Santiago i ocultan a la vista de sus moradores la atrevida cumbre del Tupungato, que algunos confunden con esta portentosa montaña.²⁸

De manera silenciosa y persistente desde ya largo tiempo, esa imagen panorámica del telón cordillerano como paisaje de fondo, contiene actividades y sostiene relaciones con la ciudad capital, que al momento del nuevo paseo del Santa Lucía se encuentran en pleno desarrollo. Las instalaciones religiosas, hospitalarias y una incipiente industria, ya son parte de la actividad recogida por el camino que lleva desde la ciudad hacia esa misma cordillera. Macizo topográfico que en su interior aloja doce empresas mineras con concesiones otorgadas y una fundición de metales en el pueblo fundado en sus faldeos. Todos expresión de un entorno del lugar, que de forma paralela al despojo por parte de la ciudad de su apariencia colonial, intentará para ese camino el abandono de su expresión rural para convertirse en parte de una nueva expresión urbana sobre el territorio, más compleja, diversa y difusa que la anterior. Una interrelación que comienza a configurar una cualidad de urbanidad para el mismo lugar, ajena todavía a su apariencia de marco de paisaje y ruralidad.

El atractivo, la presencia urbana y la toma de conciencia de ese paisaje hacia el faldeo cordillerano, al oriente de la ciudad ocupada y dominada hasta el momento, será un componente clave cuando esa misma ciudad se cargue de nuevas tensiones sociales que la harán percibirse insegura y poco amable

²⁷ Vicuña Mackenna, *La transformación de Santiago*, 49-50.

²⁸ Benjamín Vicuña Mackenna, *Album del Santa Lucía* (Santiago: Imprenta del Mercurio, 1874), xix.



M1.11 Vista de la plaza de Armas, c. 1900.

Fotografía desde la torre de la Catedral hacia la plaza principal y centro de la ciudad capital, con el cerro Santa Lucía y sus paseos como borde urbano y la cordillera nevada de fondo lejano del paisaje del valle.

(foto de autor desconocido)

M1.12 Vistas de la Alameda al oriente, c. 1880.

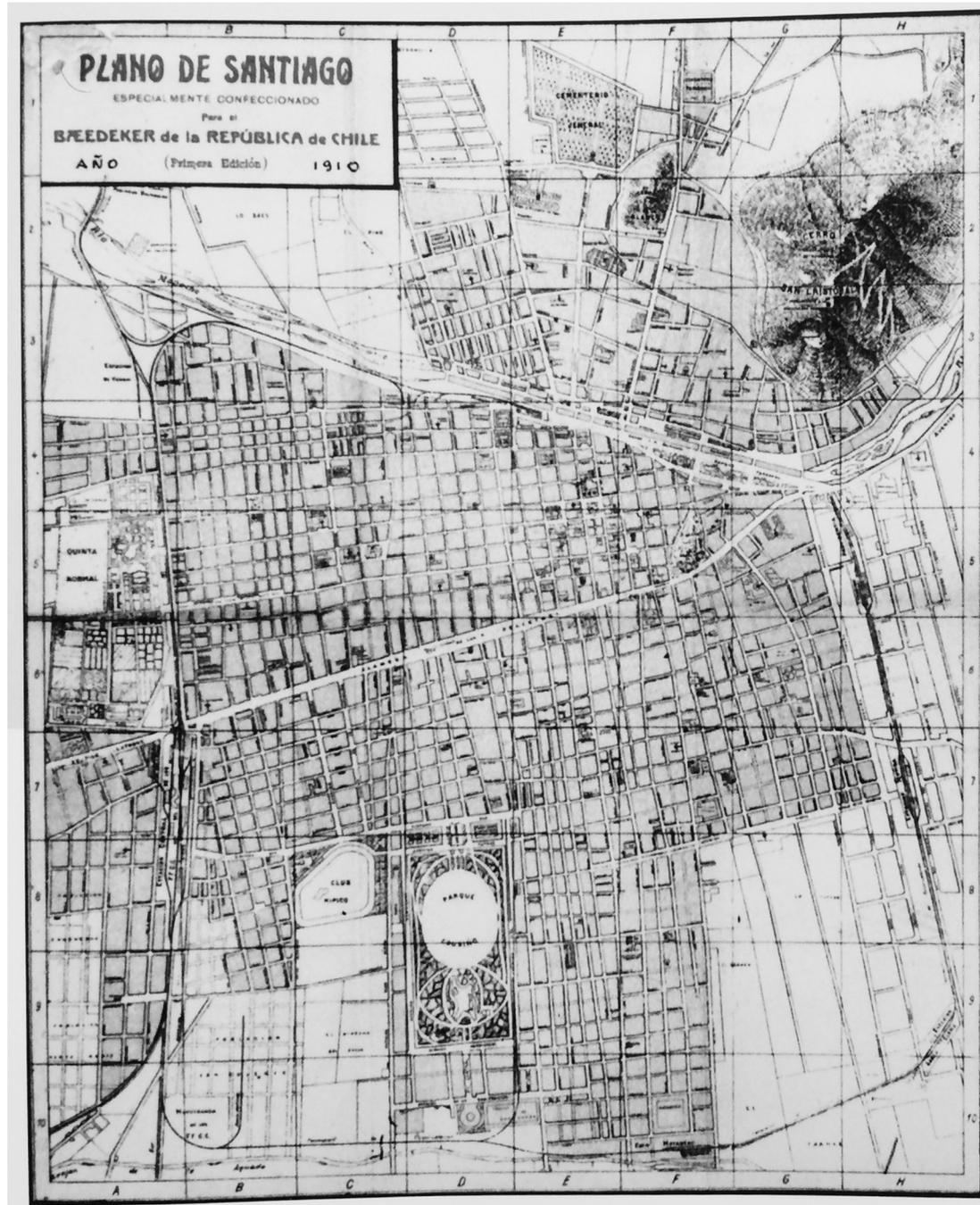
Fotografías del término de la Alameda contra la capilla del convento de las Carmelitas, con el acceso principal al paseo del cerro Santa Lucía a los pies del mismo. Y una dificultosa continuidad viaria al oriente por un camino menor de enlace con el Camino de Providencia.

(fotos de autor desconocido)



para sus clases más acomodadas. Por otra parte, esa misma ciudad de Vicuña Mackenna actuará como detonante de un proceso de transformación más radical que su propia consolidación, construyendo las bases para otra ciudad distinta, aún más transformadora y rupturista con la ciudad histórica a la que se fusionará rápidamente como parte de la ciudad tradicional.

Un momento de claridad manifiesta frente a la ciudad que se tiene delante, que junto con la luz de esa comprensión que la hace inteligible se escurre hacia la próxima forma y configuración que anuncia su propia transformación urbana. Una constante de los tres momentos urbanos reconocidos en este estudio, que asumen tanto a la ciudad capital como al camino, o la futura avenida, en una totalidad incluyente.



M1.13 Plano de la ciudad de Santiago de 1910.
Plano general de la ciudad elaborado para la primera guía de viajeros Baedeker, editada con ocasión del centenario. El plano cubre el callejero de toda la ciudad consolidada y destaca los lugares de interés y edificios públicos principales. Avenida Providencia queda enunciada con la estación del mismo nombre y la secuencia de los tres primeros edificios religiosos que la delimitan por su borde sur. (plano de autor desconocido)

La ciudad y los planos. 1 (S) 3

Los planes para Santiago en mira del Centenario, 1910.

Los planos y planes de transformación, 1894 – 1928.

Pareciera que la vorágine transformadora de la ciudad que significó el paso de Benjamín Vicuña Mackenna por la Intendencia de Santiago, plasmado en el plano de Ernesto Ansart de 1875, dejó a sus ciudadanos convenientemente convencidos de las acciones renovadoras a seguir en las décadas siguientes para dar forma definida a esa ciudad de nueva estampa, estructura y extensión que se despliega sobre el territorio. Pero junto a ello, son otros acontecimientos trascendentales del devenir de la historia, los que comprimidos en torno al cambio de siglo darán nuevas luces al desarrollo de la ciudad capital, como reflejo de la expresión que la sociedad manifiesta durante y con posterioridad a esos mismos eventos. La guerra del Pacífico o “guerra del salitre” entre 1879 y 1883 es expresión de ese acontecer:

Esta segunda guerra entre Chile, por una parte, y Perú y Bolivia, por otra, fue mucho más importante que la primera puesto que modificó el mapa político de América del Sur. El triunfo de Chile significó para Bolivia la pérdida del territorio marítimo de Antofagasta y para Perú la privación de la rica provincia salitrera de Tarapacá, así como la entrega temporal a Chile de las de Tacna y Arica, botín de guerra que proporcionó a Chile una riqueza que le permitirá iniciar un desarrollo acelerado, si es que aparecían ese mandatario creador y esos ciudadanos dispuestos a asumir la modernidad y el progreso.²⁹

La nueva configuración territorial y económica del país impacta principalmente con una expansión productiva y una alta tributación de los yacimientos de propiedad de capitales ingleses que pagan al gobierno nacional con sede en Santiago. Asimismo la asociación de capitales nacionales en la actividad minera junto con la mayor demanda de bienes y servicios y la atracción de mano de obra de todo el país hacia el norte, tendrán consecuencias urbanas inesperadas en Santiago. Con un vuelco evidente, al momento de entrar en crisis esta misma actividad productiva asociada al salitre hacia el año 1918. Por otra parte, parecía que en la elección de José Manuel Balmaceda como presidente, se veía llegar el líder anunciado por el historiador que orientara la nueva fase de desarrollo para el país y la ciudad capital:

Interesado Balmaceda en impulsar la modernización del país, se propuso llevar a cabo un gran proyecto de desarrollo en obras públicas para lo cual creó, en 1887, el Ministerio de Obras Públicas, que tuvo como tarea generar una importante infraestructura para la educación, la administración, el desarrollo agrícola, las comunicaciones y el transporte. Surgieron así obras, establecimientos educacionales, puentes, diques, canalizaciones, viaductos, edificios para la administración pública, un mejoramiento de las comunicaciones, etcétera. Para 1890, este ministerio gastó sobre un tercio del presupuesto de la nación.³⁰

A pesar del fuerte empuje demostrado por el mandatario, la administración del ejecutivo se veía fuertemente resistida desde el Congreso por fuerzas más conservadoras y lo decadente de una clase política agotada en su propio modelo, ya superado por una realidad más compleja y demandante. Ello

²⁹ Armando de Ramón, *Historia de Chile (1500-2000)* (Santiago: Editorial Catalonia, 2003), 97.

³⁰ Baldomero Estrada, *La vida política, en Chile: La apertura al mundo* (Madrid: Fundación Mapfre, 2013), 52-53.

desembocaría en una confrontación expresada en manifestaciones sociales en distintos puntos del país como los centros mineros y los puertos, las que llegan también a Santiago con numerosas huelgas y protestas que involucran desde obreros hasta estudiantes universitarios. Al año 1890, las posiciones son irreconciliables y dividen las fuerzas armadas, detonando una guerra civil tan breve como cruel, culminando al año siguiente con la derrota, renuncia y posterior suicidio del presidente Balmaceda.

La situación política se verá crecientemente complejizada y tensionada hasta la irrupción de otra figura clave como Arturo Alessandri, candidato y presidente de la nación a partir de 1920, marcando en la escena política nacional los componentes claves que se expresarán en la nueva configuración urbana de Santiago, en especial, las futuras decisiones de localización y manifestaciones ciudadanas de las clases más fuertes en la escena urbana y social puesta en juego con el cambio de siglo.

Durante el período, una fecha clave es el año 1910, ocasión de conmemoración y festejo del Centenario de la República, que tuvo en la ciudad capital su centro de atención principal:

El Santiago de la década de 1910 no era muy diferente de la ciudad de hacía cuarenta años. Aunque el cambio de siglo trajo consigo signos de desarrollo en lo que más tarde serían los barrios más acomodados del área oriente (Providencia se convirtió en una municipalidad independiente en 1897), la capital todavía no se había expandido mucho más allá de su centro histórico. Su eje principal, la arbolada Alameda, se veía flanqueada en su mayor parte por locales comerciales y mansiones. La arquitectura pública del período, tomando mucho de los estilos franceses, fue especialmente notable: las estaciones de tren Central y Mapocho (1900, 1913), la Biblioteca Nacional (terminada en 1924), el palacio de Bellas Artes (1910), el Club de la Unión (1924). En su apariencia externa, el centro de Santiago nunca fue más agradable que a comienzos del siglo XX.³¹

Para el mismo período de tiempo, en la cartografía urbana de la ciudad, son al menos diez los planos principales que plantean propuestas renovadoras para Santiago. Desarrollados entre los años 1894 al 1928, dan cuenta desde sus estrategias de comprensión hasta sus proposiciones, de la evolución en un cierto modo de abordar y de ser reflejo de los difíciles escenarios sociopolíticos que atravesaban país y capital en igual período. Y por sobre todo, en la predominancia de una expresión formal del cuerpo urbano más que una comprensión profunda como proceso en desarrollo y la radical transformación por venir.

(1894) Plan de Manuel Concha

Corresponde al primer plano de una propuesta para Santiago después del ejecutado por Ansart, casi veinte años antes, y del cual se incorporan todos los adelantos propuestos y ejecutados a la fecha, como son la canalización del río Mapocho en su tramo de atraveso por la ciudad consolidada. También aquellos relativos a la nueva vialidad de la ciudad, como la apertura de una serie de calles ciegas, agregando la prolongación de Negrete hasta la Alameda e ignorando los no realizados como avenida La Paz hacia el Cementerio General. También resulta de interés el encuadre del mismo plano, ampliando el campo de registro, incorpora extensiones insinuadas de la ciudad. Principalmente, al poniente con vías de

prolongación paralelas a la Alameda, y al oriente, con la aparición de las primeras vías paralelas a la avenida Oriente de Cintura que se descuelgan desde el camino de Providencia hacia al sur (callejones de Lo Pozo, de Baraínca y de Azolas).

Su aporte principal está en la propuesta de cuatro nuevas avenidas diagonales que bajo los principios haussmannianos sobrepone un sistema de vías directas entre centros o núcleos de interés preexistentes en la ciudad. La primera, une el paseo del Santa Lucía con el parque Cousiño en el cuadrante suroriente de la ciudad. La segunda, arranca del parque Cousiño hacia la estación Central sobre la Alameda, en el sector surponiente. La tercera, trazada entre estaciones de la Central a la Mapocho, cruzando los barrios del norponiente urbano. La cuarta, une la estación Mapocho con el paseo del cerro Santa Lucía, completando un prisma irregular que potencia las relaciones entre los nuevos potenciales subcentros o focos de interés urbano que la ciudad perfila distintos a su plaza central y el centro más tradicional:

Otros objetivos del proyecto, que no aparece en el plano, contemplaban completar el Camino de Cintura proyectado por Vicuña Mackenna, regularizando su ancho en 30 metros; establecer caminos de ingreso y salida de la ciudad como continuación de 15 avenidas principales hasta un kilómetro de distancia de los límites urbanos y establecer un ancho uniforme de todas las calles de 15 metros (Mapocho – Alameda – cerro Santa Lucía – avenida Brasil). Se proponía además, convertir en áreas verdes los terrenos ganados al río con la canalización iniciada en la administración de José Manuel Balmaceda y demoler las habitaciones construidas en la periferia del cerro Santa Lucía para completar la transformación de Vicuña Mackenna.³²

La propuesta de transformación contenida en el plan y plasmada en el plano es de autoría de Manuel Concha, director de Obras de Santiago, la que debe ser sometida a trámite de aprobación por el Congreso Nacional, condición que nunca ocurre con éste³³, ni con los siguientes planes presentados hasta 1925. Consecuencia de una dilatada discusión, el Congreso sin aprobarlo resuelve promulgar una “Ley de transformación de la ciudad” al año 1909, que en sus contenidos fundamentales establece condiciones para toda nueva edificación en la ciudad. Así como el ancho mínimo de 15 metros para todas las calles contenidas en el radio urbano, y tal vez lo más importante, establece que “se declaran de utilidad pública todos los terrenos necesarios para llevar a efecto la transformación de Santiago, en conformidad a las prescripciones de la presente ley”.³⁴ Ello resultará de vital importancia para dar factibilidad a todo proyecto de mejoramiento de la ciudad que afecte a la propiedad privada, sea de propiedad particular o de entes públicos, en beneficio del bien colectivo de la propia ciudad.

(1912) Plan de la Comisión Mixta

Consecuencia directa de la propuesta anterior, este nuevo plan para Santiago contrae el perímetro urbano intervenido, estrictamente a los límites de la comuna de Santiago vigentes a la fecha. Por otra parte incorpora los tejidos de las tramas de nuevos ensanches sobre la totalidad del territorio comunal que ha visto consolidarse aceleradamente a nuevos barrios durante los años de tramitación de su plan antecesor. Todo ello consecuente con que la propuesta se genera desde un organismo legislativo cuando ya está

³¹ Simon Collier y William F. Sater, *Historia de Chile 1808-1994* (Madrid: Cambridge University Press, 1998), 160.

³² René Martínez, “Santiago, los planos de transformación 1894-1929”, en *revista electrónica DU&P*, volumen IV número 10, Diseño Urbano y Paisaje (Santiago: Universidad Central de Chile, abril 2007).

³³ El proyecto fue aprobado por la Cámara de Diputados, cuestionado por el Senado y sometido a estudio en Comisión Mixta por un lapso de 18 años, sin resultados concretos.

³⁴ Ley 2203, del 16 de septiembre de 1909, Congreso de Chile.

plenamente vigente la ley de comuna autónoma de 1891 y se intenta sacar adelante la aprobación de la propuesta anterior largamente estancada en el trámite parlamentario.

El nuevo proyecto para Santiago elimina la diagonal más conflictiva del proyecto anterior, es decir, aquella que cruzaba la ciudad fundacional y la edificación consolidada de toda la ciudad histórica. A cambio, incorpora dos nuevas diagonales en el área suroriental del territorio planificado: una, desde el cerro Santa Lucía hasta la intersección de avenidas Matta y Vicuña Mackenna (antes avenida Oriental); la otra, desde el mismo punto arranca al surponiente hasta el barrio del Matadero. También ajusta el trazado de la diagonal norponiente haciendo coincidir su trazado con el cruce diagonal de la plaza Brasil. En general, es un plan de trazados más precisos y realistas. Enfocado en articular los nuevos componentes urbanos como las avenidas diagonales con la realidad construida en la propia ciudad ya existente.

Esta propuesta regulariza un trazado de camino de circunvalación, ampliando su radio y otorgando un ancho de 30 metros constantes a todos los trazados propuesto. Es interesante la articulación de esta avenida de circunvalación con la integración casi completa con el trazado paralelo de la línea férrea que la acompaña. La distribución de estaciones, de forma regular en todo su perímetro (estaciones Mapocho, Yungay, Central, Maestranza, San Diego, Santa Elena, Ñuñoa y Pirque) se ve valorizada por una condición de remate a calles y avenidas de la retícula cuadrículada tanto como por el arranque de las avenidas diagonales antes descritas. Se puede reconocer en su dibujo de trazado una aplicación más sensible al principio haussmanniano de traza y ubicación de diagonales sobre el tramado urbano de una ciudad existente.

También se proponía expropiaciones de 40 metros a cada lado de las avenidas principales con el fin de captar la plusvalía; la necesidad de la aprobación previa de los nuevos loteos exigiendo que los particulares cediesen al dominio público plazas y áreas verdes; así como la exigencia de urbanizar antes de proceder a la venta de sitios, imponiendo un impuesto a los predios eriazos.³⁵

Es interesante la valoración, por aumento de ancho, de una avenida norte-sur tangente al palacio de La Moneda (que ocupa el trazado de calle Teatinos desde la estación Mapocho hasta La Moneda, y calle Nataniel Cox de La Moneda hasta la circunvalación sur). Este último tramo es el precedente de la creación de la futura avenida Bulnes, enfrentando axialmente el palacio de gobierno y arrancando hacia el sur (cortando por medio la manzana entre calles Nataniel Cox y Gálvez).

A pesar de su mayor pragmatismo y cuidado en las propuestas y trazados involucrados, así como su incorporación decidida del sistema de estaciones ferroviarias al sistema de movilidad en toda la extensión de la ciudad, esta propuesta no tuvo mejor suerte que su predecesora, quedando sin aprobar en su versión definitiva. Resulta interesante de la misma, la coherencia y la fuerza de conectividad otorgada al borde oriental de expansión de la propia ciudad, territorio determinante para el desarrollo de Providencia, lo que puede ser un factor agregado a la opción señalada en etapas posteriores de crecimiento de la misma ciudad.

(1912) Plan de Carlos Carvajal

Paralelo al trabajo de la propuesta anterior, el ingeniero y arquitecto Carlos Carvajal desarrolla una idea distinta que arranca también desde la proposición de 1894. Esto queda en evidencia en lo similar del registro cartográfico de la ciudad asumida, con las actualizaciones de las expansiones reales materializadas a la fecha de su trabajo. De esa propuesta original mantiene dos de las cuatro diagonales, la norponiente, ajustando su paso por la diagonal de plaza Brasil, y la surponiente, modificando su llegada al parque Cousiño, apuntando al acceso principal y confluyendo con la avenida Ejército. Multiplica el número de diagonales propuestas llegando a las doce avenidas, con nuevos trazados y privilegiando su confluencia sobre los edificios monumentales de la ciudad (palacio La Moneda, museo Bellas Artes, acceso Cementerio General y otros) por sobre la variable de conectividad en las estaciones ferroviarias de la propuesta anterior. Consecuente con una aproximación más formal y monumentalizadora de las diagonales, propone para varias de ellas, rotondas o espacios abiertos a mitad de su trazado, como remates, a la manera de la plaza de acceso ejecutada en el Cementerio General:

Otra innovación importante era crear seis nuevas avenidas, cuatro de ellas diagonales, que arrancando desde el Palacio de Gobierno, “en el corazón de la capital” venía a reemplazar a la antigua Plaza de Armas de su condición de centro, tal como correspondía a toda “ciudad moderna”. Son también dignas de considerar las ideas respecto a una implementación del plan por etapas, así como recargar las contribuciones de los sitios eriazos para intensificar la construcción urbana, autorizando al mismo tiempo, la formación de “núcleos urbanos aislados”, verdaderas ciudades satélites de barrios-jardín.³⁶

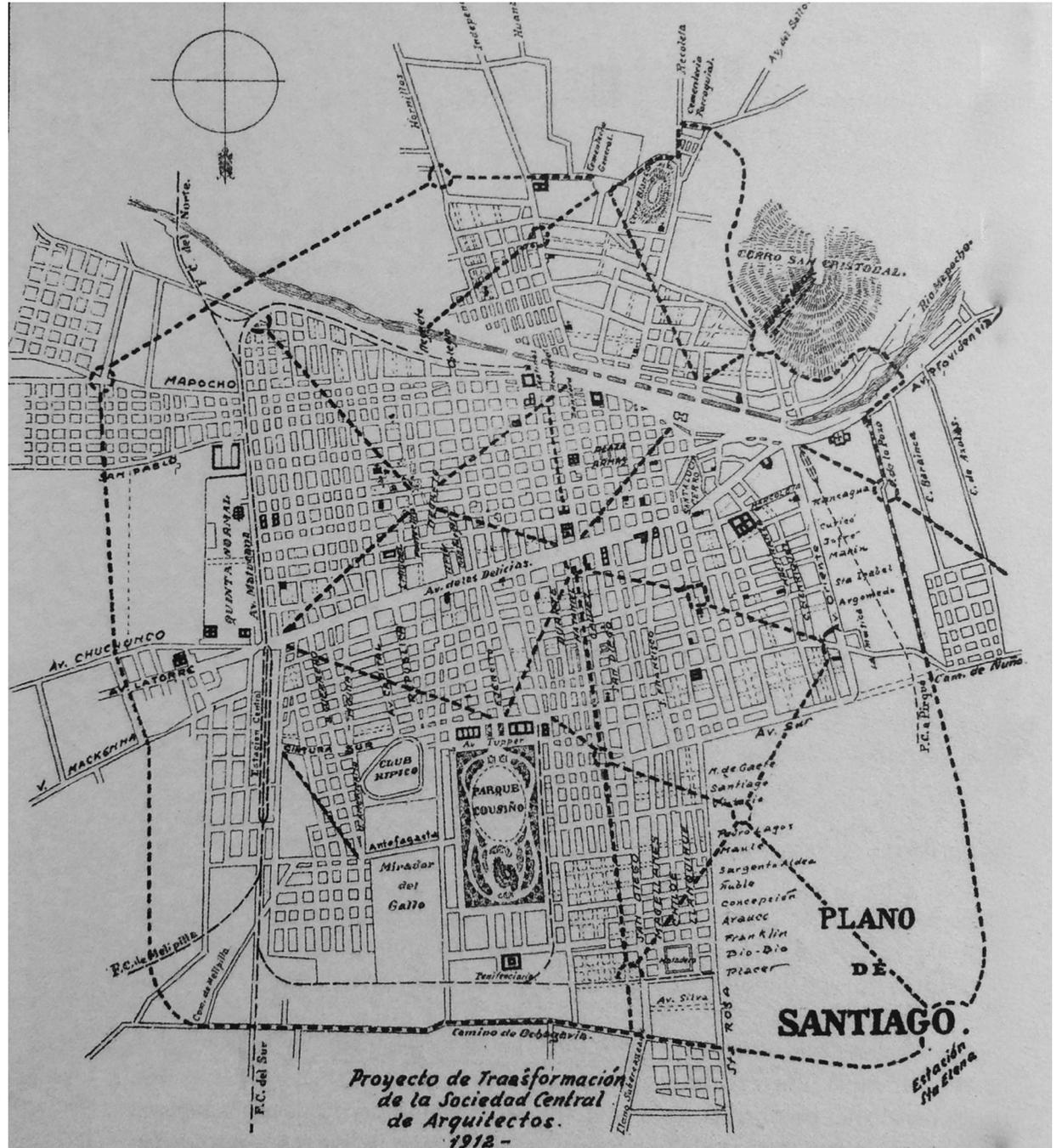
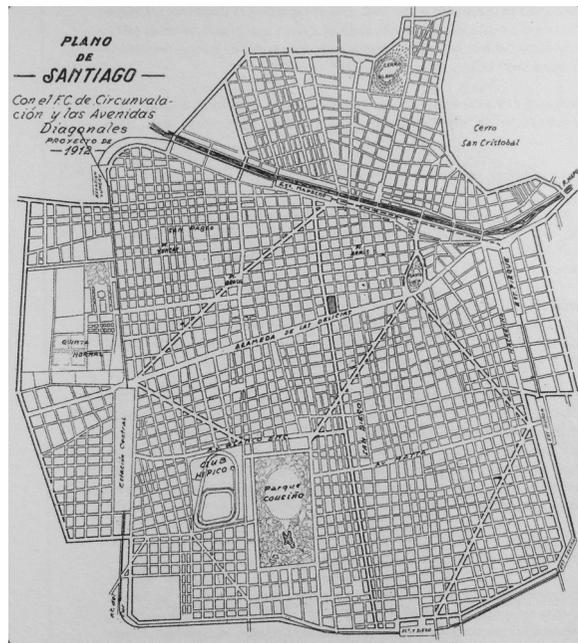
145

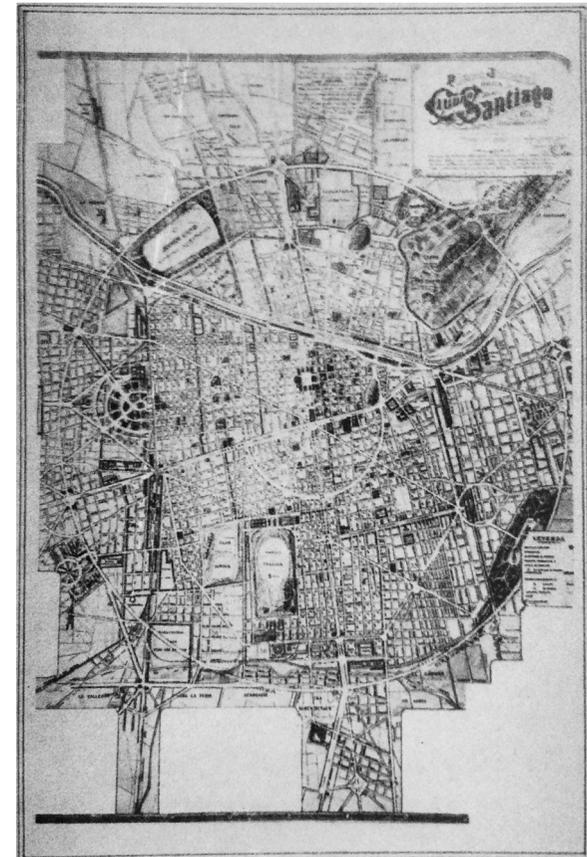
El autor del proyecto, paradójicamente, es el promotor local del modelo de ciudad lineal de Soria en Madrid, de ahí su interés de estructurar la ciudad consolidada por grandes avenidas, principalmente diagonales, las que en su prolongación hacia los suburbios toman la matriz compositiva del modelo lineal. El caso más concreto del modelo plasmado en el territorio, será la extensión al sur de calle San Diego, por el Llano de Subercaseaux. Reconociendo a la vez, que en otras localizaciones del entorno de Santiago, el modelo de ciudad lineal será adoptado parcialmente en lo estructural pero con mucho entusiasmo en su formato.

El plano de propuesta también plantea la avenida de circunvalación contenida en los anteriores, pero con un nuevo trazado y expandida entre cinco y diez manzanas de ancho promedio en las cuatro direcciones cardinales, probablemente adelantando la incorporación de un área de expansión evidente de la ciudad central hacia sus inmediaciones más próximas, superando el cinturón trazado por la red ferroviaria que la rodea. Sus argumentos para este nuevo trazado, los asocia directamente con la opción de diseñar el modelo de ciudad lineal como un gran anillo alrededor de la ciudad existente. En lugar de un desarrollo desplegado entre dos núcleos urbanos preexistentes y distantes en el territorio. Este proyecto también incorpora definitivamente el eje norte sur que remata en el palacio de La Moneda por sus dos fachadas principales, abriendo lo que enunciado ya el año 1911 se materializaría en 1940, con la creación del eje Bulnes, también denominado el Barrio Cívico de Santiago.

³⁵ Patricio Gross, “Utopías haussmannianas y planes de transformación 1894-1925”. *En Santiago de Chile: quince escritos y cien imágenes*, editado por Pedro Bannen Lanata (Santiago: ediciones ARQ, 1995), 103.

³⁶ Gross, “Utopías haussmannianas”, 103.





MI.14 Planos de propuestas para Santiago de 1894, 1912 y 1913.

Conjunto parcial de parte de los planos y planes desarrollados para la ciudad capital por distintos grupos profesionales, tanto con desarrollos originales como de variantes sobre proposiciones anteriores. Entre ellos destacan los trabajos de Manuel Concha, Carlos Carvajal y Ernest Coxhead (primero, tercero y cuarto, respectivamente). (planos de varios autores)

Lograr el respaldo de la Sociedad Central de Arquitectos y ser patrocinado por el Consejo de Bellas Artes, haber sido premiado en el Congreso Internacional de Ciudades de Gante (Bélgica) en 1912 y constituir el núcleo local filial del Comité Internacional de Transformación de Ciudades, no impidieron que la propuesta fuera agregada, como una más en la cadena explosiva de proposiciones realizadas en el período para la ciudad de Santiago. Aún así, cada propuesta fue entregando insumos, que de modo parcial o en aplicaciones en otro lugar u otro momento, se alojan en el territorio urbano de Santiago.

(1913) Plano de Ernest Coxhead

Un par de nuevas propuestas para la ciudad de Santiago se generan a iniciativa de un proyecto desarrollado desde el exterior por el arquitecto inglés Ernest Coxhead, instalado en California desde el año 1886 y dedicado principalmente al diseño arquitectónico de iglesias, residencias y conjuntos comerciales. La propuesta para Santiago es encargada por el cónsul chileno de la época en San Francisco:

El arquitecto Coxhead había colaborado en la transformación de San Francisco después del terremoto de 1906 y su propuesta (para Santiago) retomaba algunas de las ideas anteriores, incorporando, al mismo tiempo, otras iniciativas de gran interés. El Palacio de Gobierno aparecía fuertemente reafirmado como el centro de toda la composición urbanística proponiéndose un amplio boulevard norte-sur donde se asentaría un “barrio cívico”. Hacia el oriente, siguiendo el eje estructurador de la Alameda, se concedía gran importancia al nudo de Plaza Italia, hoy Plaza Baquedano, y se creaban tres anillos concéntricos que uniendo diversos lugares formaban un sistema de parques urbanos, con forestación de avenidas y plantación de jardines, todo lo cual contribuiría “inmensamente al embellecimiento e higienización de la ciudad”.³⁷

La propuesta de Coxhead, realizada a la distancia y sobre un plano equivalente al dibujado por Carlos Carvajal, sobre todo en lo similar del polígono de extensión proyectado para la ciudad, está más cerca de la imagen del plan de Washington ejecutado por L'Enfant en 1791 que la de cualquier otra ciudad. La experiencia de reconstrucción de San Francisco de 1906, admitió muy poca modificación de los trazados preexistentes al desastre por parte de sus propios habitantes. La planta propuesta para Santiago dibuja una nueva geometría que hace *tabula rasa* con el tejido edificado en el lugar. La apertura de grandes avenidas que implican eliminar manzanas completas para lograr los nuevos anchos de paseos arbolados, la perforación reiterada de cerros para no alterar los trazados de rectas y círculos regulares del nuevo trazado configuran un dibujo ajeno y sobrepuesto. La prolongación de la Alameda, también recta hacia el oriente, significa desplazar la plaza Italia y el trazado de avenida Providencia al menos cuatro o cinco cuadras al sur de su desarrollo consolidado en el terreno.

La cantidad de nuevos espacios abiertos propuestos y de edificios monumentales necesarios para completar el proyecto, lo hacen irrealizable para los recursos y capacidades de la ciudad y el país del momento, aún reconociendo que su implementación pudo significar un giro radical y muy interesante para el desarrollo futuro de Santiago. Así como para organizar sus futuros ensanches a partir de una potente red de avenidas diagonales que confluirían en el centro histórico de la ciudad capital.

(1913) Plano de Coxhead y Sociedad Central de Arquitectos

Sobre el proyecto de Coxhead, el mismo año de su ejecución, la Sociedad Central de Arquitectos que había recibido entusiastamente la propuesta foránea, realiza una modificación de la misma. Respetando sus trazados principales, ajusta muchas de las magníficas dimensiones de las anteriores avenidas, racionaliza los trazados que afectaban a componentes topográficos como los cerros de Santa Lucía y San Cristóbal, entre otros.

Por otra parte, regulariza la circunvalación más amplia de Coxhead inscribiéndola en una elipse perfecta y más expandida en el sentido oriente-poniente. Ello implica avanzar en el territorio de Providencia hasta pasar tangente a las instalaciones de la Casa del Niño y la iglesia de la Divina Providencia. Asimismo mantiene la prolongación recta de la Alameda al oriente, ahora interrumpida desde el convento del Carmen Alto, y recupera el trazado existente hacia plaza Italia en su ubicación real junto a la continuidad de avenida Providencia, acompañando el trazado del paso del río Mapocho. Con esta propuesta se cierra el ciclo de los proyectos de transformación más radicales planteados para Santiago como ciudad desde los tiempos de su fundación original.

(1915) Plan del Comité de Transformación de Santiago

Esta propuesta se desarrolla en las antípodas de las que la precedieron y se ejecuta bajo la presidencia del intendente de Santiago, Alberto Mackenna Subercaseaux, en un comité integrado por senadores, diputados, profesionales municipales y vecinos, entre los que destacan Ismael Valdés Valdés, Carlos Carvajal, Enrique Döll y Emilio Jequier, entre otros. Su objetivo principal es reducir la inquietud despertada en variados frentes de la sociedad capitalina por la radicalidad de los cambios propuestos en varios de los proyectos anteriores.

En ella se reduce a un mínimo las medidas de transformación, eliminando avenidas nuevas, diagonales y grandes espacios públicos, retomando la senda de una entrada pragmática de la intervención urbana, que se concentra en el despeje y apertura de tramos claves de avenidas que configuran principalmente las vías de circunvalación a la ciudad consolidada:

El proyecto de ley de transformación de Santiago presentado al Gobierno por la comisión nombrada (...) es más que modesto, es verdaderamente tímido, pues con el propósito de disminuir la resistencia que en la opinión puedan encontrar algunas de sus prescripciones ha reducido lo nuevo a un minimum, casi sólo a una muestra de lo que en el porvenir podrá hacerse a favor de la ciudad.

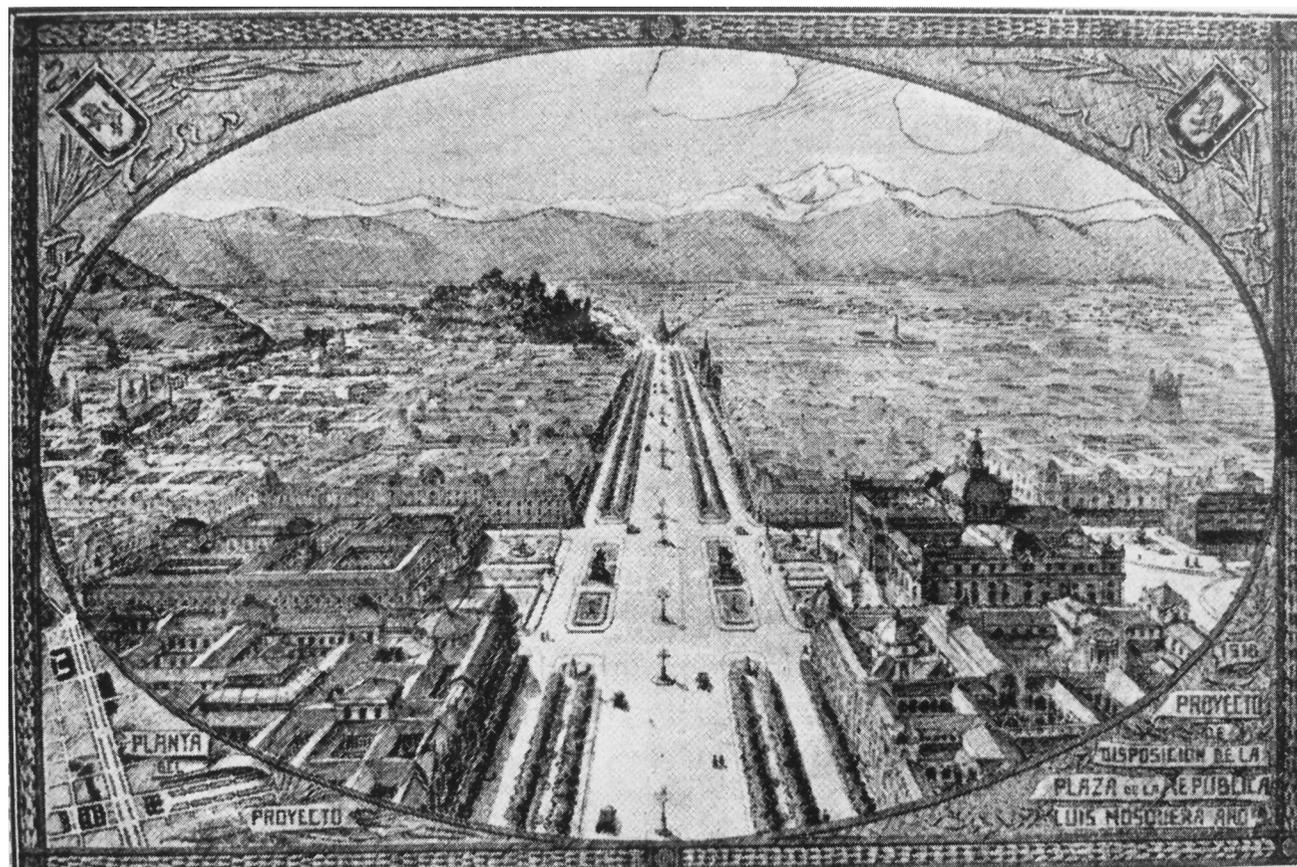
Desde luego, se trata de completar las calles interrumpidas o tapadas como aquí se llaman, pues dificultan la circulación y son casi siempre preferidas por los rateros y difíciles de vigilar por la policía.

Por regla general, se conserva el ancho actual de las calles, pudiéndose uniformar las líneas de algunas que hoy han quedado con entrantes y salientes (...) ³⁸

Sus proposiciones fundamentales intervienen los alrededores del cerro Santa Lucía, despejando el mismo de edificaciones y conectando desde el río Mapocho a la Alameda, prolonga la avenida de borde por el lado sur del cauce del río hasta avenida Matucana, prolonga la avenida Oriente hasta empalmar con el borde del zanjón y cierra el nuevo anillo por detrás de la Quinta Normal. Rediseña el perfil de

³⁷ Gross, "Utopías haussmannianas", 103.

³⁸ Ismael Valdés, *La Transformación de Santiago*, (Santiago: Imprenta Barcelona, 1917), 27-28.



M1.15 Vista de la Alameda al oriente en 1918.

Dibujo realizado para el proyecto de la Plaza de la República, sobre el eje de la Alameda y enfrentando al palacio de La Moneda con el nuevo Palacio Presidencial. La gran avenida institucional se jerarquiza y fortalece en su rango, también se abre hacia el oriente con una vía importante que la prolonga hacia la cordillera.
(dibujo de Luis Mosquera)

avenidas como Matta, Portales y Beauchef e insiste en la apertura del eje Bulnes desde el palacio de La Moneda hasta el llano de Subercaseaux. Es un proyecto que concentra todos sus esfuerzos en dar cabida a una nueva escala reflejada en las circulaciones a través de la ciudad:

Los diversos medios de locomoción obligan a cambiar las condiciones de las ciudades; las calles primitivas apropiadas para traficar a pie o a caballo, resultan inoperantes para los coches e imposibles para los automóviles y especialmente para los autobuses; este progreso en las condiciones de locomoción, como el desarrollo de las nociones higiénicas y el mayor gusto artístico y estético, obligan a las ciudades a ponerse al día si no aceptan que se las trate de anticuadas o de retardatarias (...)

Es curioso que en toda ciudad los diversos barrios tienen tendencia a especializarse y automáticamente se producen barrios comerciales, barrios industriales o barrios de habitación (...)

El gran comercio se instala siempre al centro en toda ciudad y va reemplazando a las casas de habitación que por lo general se van a la parte de la población en que hay más aire y más luz aprovechando los variados y modernos sistemas de locomoción que hacen fácil trasladarse de un punto a otro, especialmente cuando el trazado de la ciudad permite que el tránsito de un barrio a otro se haga por las grandes avenidas y sólo se sirva de las calles, casi siempre estrechas, para la distribución interior de cada barrio.³⁹

Las constataciones de cambio de una ciudad que modifica su escala y complejidad de funcionamiento comienza a presionar desde una realidad, que no necesita de grandes propuestas formales para afrontar la evidencia, sino más bien de la lectura sensible y práctica, atenta a los procesos internos que recualifican sus modos de funcionar y comprender como sus ciudadanos modifican costumbres y comportamientos acorde al nuevo estadio de desarrollo alcanzado por la misma ciudad capital.

151

(1918) Proyecto de José Luis Mosquera

El proyecto del arquitecto José Luis Mosquera, realizado desde la Dirección General de Obras Públicas el año señalado, obedece a un encargo presidencial de la época y se focaliza en una propuesta de “Disposición de la Plaza de la República”. Sintetizada en una lámina que contiene una planta esquemática lateral y una gran perspectiva central, donde la plaza señalada se despliega interrumpiendo el paseo de la Alameda y enfrenta el diseño de un Palacio del Presidente frente al existente palacio de gobierno de La Moneda. Reconoce y refuerza el sentido de eje estructurante de una Alameda que se fuga hacia el oriente, rematando en otro edificio no definido a la altura del cerro Santa Lucía para luego prolongar su extensión hacia el oriente sobre el trazado de la avenida Providencia.

Coloca esta propuesta en referencia a una geografía dominante desde los cerros inmediatos hasta el telón de fondo de una cordillera que actúa de deslinde nítidamente configurado de toda la extensión reconocida y posible de expansión para la ciudad. A su manera, el dibujo de Mosquera da cuenta de dos condiciones interesantes para el desarrollo urbano futuro de Santiago: de una estructura de orden que se afirma en el eje Alameda definitivamente y de una visión de ciudad que recupera ese referente del valle oriental, que Vicuña Mackenna ya celebraba y ponía en valor cuatro décadas antes con el paseo público del cerro Santa Lucía, que en esta imagen se despliega en toda su magnificencia urbana.

³⁹ Valdés, *La Transformación de Santiago*, 8-12.



M1.16 Plano de propuesta para Santiago de 1928.

*Plano de propuesta de ensanche para la ciudad capital que considera por vez primera la incorporación de importantes extensiones de terrenos aledaños a la ciudad consolidada. Entre particulares polígonos delimitados por conos verdes se incorpora la totalidad de la superficie de la comuna de Providencia por el oriente.
(planos de Carlos Pinto Durán)*

(1923) Plano de Alberto Schade

Otra propuesta desarrollada desde la misma Dirección General de Obras Públicas, en este caso desde su Departamento de Arquitectura, corresponde a la ejecutada por el arquitecto Alberto Schade Pohlenz, que bajo el nombre de “Plano de Santiago: Contribución al trazado racional de avenidas diagonales y transformaciones de la ciudad”, reincorpora cuatro diagonales al trazado de la ciudad, todas ellas reafirmando y simetrizando el rol estructurante de la avenida Alameda, con el palacio de gobierno de punto central.

El plano destaca un conjunto de edificios monumentos distribuidos por la extensión de toda la trama urbana existente. Incorpora dos avenidas diagonales orientadas al poniente arrancando del cruce de Alameda con avenida Brasil y otras dos al oriente, una frente al cerro Santa Lucía y otra desde plaza Italia (ésta resultará clave en la propuesta posterior que ejecutará el urbanista Karl Brünner), ambas orientadas al suroriente dada la presencia del cerro San Cristóbal hacia el nororiente. También refuerza la presencia del eje de avenida Bulnes, el que arranca desde la plaza de la República y el palacio de La Moneda hacia el sur de la ciudad.

(1925) Plano de Luis Phillips

La propuesta del alcalde Phillips, en el mismo tono de las otras propuestas enunciadas, incorpora la preocupación por la determinación de una cierta magnitud en superficie que debe ocupar la ciudad de Santiago:

(...) cabe mencionar el plan de transformación presentado por el Alcalde de Santiago, Luis Phillips, en 1925, cuyas principales ideas se referían a limitar el área urbana a aproximadamente 4.000 hectáreas, crear varias diagonales y abrir y ensanchar calles, fijando diversos perfiles de acuerdo a las demandas de tráfico en las partes que fuera estrictamente indispensable. Como forma de financiar el proyecto se contemplaba el lanzamiento de bonos y la creación de un Consejo de Transformación de Santiago encargado de proponer a la municipalidad las medidas urgentes de mejoramiento urbano.⁴⁰

(1928) Plano de Carlos Pinto Durán

Cierra la densa saga de propuestas de transformación a Santiago de la época, la proposición del arquitecto Carlos Pinto Durán, publicada bajo el título “Proyecto de Transformación Definitivo de Santiago”⁴¹, donde se plantea una intervención algo distinta a todas las que la precedieron. Se dibuja sobre las planchetas topográficas desarrolladas por el Ejército a la fecha, e incorpora un área de expansión de la ciudad de magnitud no conocida, delimitada por el trazado de una nueva avenida de circunvalación de mayor radio respecto a todas las anteriores. En especial hacia el oriente, donde el polígono de crecimiento se delimita en el trazado del canal San Carlos, lo que significa incorporar toda la extensión de la comuna de Providencia como área urbana de la ciudad. Hacia el norte y poniente, las áreas incorporadas corresponden prácticamente a las zonas ya urbanizadas o en procesos de urbanización inminente. Por el sur, un área mucho más reducida se incorpora al futuro desarrollo de los barrios adyacentes del Llano de Subercaseaux, en predios de expresión rural al momento de ejecutar la propuesta.

⁴⁰ Gross, “Utopías haussmannianas”, 104.

⁴¹ Carlos Pinto, *Transformación Definitiva de Santiago* (Santiago: Talleres del Diario Ilustrado, 1928).

Junto con definir la extensión total para la ciudad, determina un sistema de vías estructurantes que corresponden a la Alameda, avenida Santa María por el borde del río y avenida Matucana, cerrando la ciudad tradicional, sólo interrumpido por un eje norte-sur que atraviesa desde el río hasta el zanjón en línea recta a la altura de La Moneda. Es decir, ratifica la idea del eje Bulnes ya incorporado en algunas de las propuestas anteriores. Otro elemento de novedad es la incorporación de los denominados Bosques Municipales, polígonos delimitados de plantación forestal localizados en todos los bordes de la extensión urbana:

La Avenida de Circunvalación dejaría en sus ángulos considerables extensiones de terreno que se destinarían a bosques municipales. Se plantarían con árboles frutales y forestales de la flora aborígen. Estos bosques serán los pulmones de la ciudad.⁴²

Independiente a la realidad o factibilidad del proyecto, el haber gravado el uso de suelo con las reservas forestales indicada, cuando era suelo agrícola y de bajo precio, pudo configurar una oportunidad de crear un sistema de espacios abiertos o parques urbanos, de gran valor en la estructuración futura para el área metropolitana del Santiago de hoy.

Definitivamente la vorágine de planes de transformación de Santiago no se explica como un proceso en sí mismo, sino más bien expresión del proceso de transformación sufrido por la sociedad chilena en su conjunto y expresado materialmente en la propia ciudad:

El proceso de expansión territorial de la ciudad se produjo desde la segunda mitad del siglo XIX merced a la creación de barrios nuevos o poblaciones y se hizo a costa de los terrenos situados más allá de los límites urbanos fijados por el Camino de Cintura trazado por el intendente Vicuña Mackenna en 1872, invadiendo las subdelegaciones rurales (más tarde comunas) que rodeaban la ciudad.

(...) Lo importante parece ser que la intensidad, ya fuese alta o baja, nunca dejó de existir porque desde mediados del siglo XIX la inmigración desde las provincias hacia Santiago constituyó un fenómeno siempre en aumento que no se detuvo ni cambió de dirección ni con el reclutamiento de hombres para la guerra del Pacífico en 1879 ni con el enganche de obreros para las salitreras de las provincias de Tarapacá y Antofagasta, adquiridas como fruto de aquella guerra.

(...) Existía una tendencia a emigrar entre los individuos de las clases medias y altas de las provincias que era impulsada por el paulatino crecimiento de la burocracia del Estado. El ejército había aumentado extraordinariamente por la guerra aludida y más tarde por la situación fronteriza inestable con los países vecinos. Asimismo, los empleados públicos, en expansión constante desde 1892, ocasionaban un movimiento permanente de personas y de familias de un punto a otro de la República que llevaba a muchas de éstas a radicarse finalmente en Santiago.

Al parecer, las clases altas provincianas iniciaron el viaje hacia Santiago a mediados del siglo XIX. (...) Como decía el diplomático británico sir Horace Rumbold, Santiago por desgracia era “un lugar que absorbe mucho atrayendo demasiada riqueza del país” (...) Añadía el mismo cronista que “el sueño del chileno de provincia es amasar una fortuna que le permita construir o comprar una casa en Santiago y vivir allí cómodamente.”⁴³

El fenómeno de atracción creciente hacia la ciudad capital ejercido sobre la población nacional dará fuerza y presión a un proceso de crecimiento y concentración demográfica, que no se detendrá en el tiempo y que se expresará en nuevas escalas sucesivas asumida por la ciudad de Santiago. Un proceso de mutación no comprendido en sus inicios y muy tardíamente aquilatado en su envergadura y velocidad, que obligaba a la necesidad de encontrar argumentos que lo expliquen y que orienten las acciones necesarias para asumir un proceso de urbanización distinto, desconocido hasta ahora en estas latitudes de geografía e historia local. La proliferación casi compulsiva de propuestas de planos formales de transformación y ordenamiento aparente del fenómeno, claramente no resultaron la respuesta requerida para la envergadura del escenario desplegado sobre el territorio de la ciudad capital.

⁴² Pinto, *Transformación Definitiva de Santiago*.

⁴³ De Ramón, *Santiago de Chile*, 185-186.

Lectura dos



Providencia en la geografía y entrada a la historia de la ciudad

El proceso de fundación de un nuevo territorio urbano:

Capacidad de reinventar y reinterpretar un mismo lugar.

Las condiciones de paisaje en la conformación de la identidad del lugar.

La existencia y configuración de una ciudad o una parte de la misma, siempre es resultado de la interacción de variados factores de distinta naturaleza, intensidad y tiempos. La aparición de avenida Providencia como lugar con la profundidad de su identidad, en la estructura general de Santiago, puede reconocer en el transcurso de su historia aquellos hechos constituyentes de su realidad. Entre éstos destacan tres al momento de entender la existencia de la avenida: la presencia y sentido asumido por el río Mapocho para la ciudad de Santiago, la promulgación de la ley de comuna autónoma en Chile y su impacto sobre la ciudad capital, y un proyecto urbanizador innovador en la realidad santiaguina, y fundamental para la avenida.

El río Mapocho, es factor determinante desde el momento de fundar la ciudad, con carácter de torrente que condicionará la relación con la misma. Será cada vez más dependiente de los ciclos de falta y excesos de agua, en la medida que la ciudad crece. El siglo XIX, asume de lleno el desafío de estabilizar los ciclos del río en función a los requerimientos de la propia ciudad. El trabajo en bordes y perfil de cauce, culmina en la canalización del paso del río por la ciudad. Sus obras no sólo están consolidando la forma de relación con la ciudad, en paralelo se está condicionando su futuro crecimiento y relación con la extensión oriental del valle. En ello, avenida Providencia, tendrá un papel relevante y una imagen urbana privilegiada a ostentar.

La promulgación de la ley de comuna autónoma en Chile, consecuencia de nuevos escenarios internos e internacionales que el país enfrenta, será un detonador clave para la explosión urbana que implica la llegada del nuevo siglo. Tendrá especial fuerza en el caso de Santiago, como concentrador de poderes públicos y económicos de la época. Un cambio de códigos en el negocio de la tierra, consecuencia indirecta del nuevo cuerpo legal, abre el campo de la especulación inmobiliaria contra la tradición agrícola. Providencia reaparecerá en la escena urbana santiaguina a partir de su formalización administrativa como municipio, tanto como territorio con identidad en su escala comunal, como con la expresión construida por la avenida del mismo nombre, componente fundamental para la nueva estructura de ciudad expandida.

Entre las variadas experiencias urbanas del cambio de siglo en la ciudad capital, destaca la propuesta y ejecución de la denominada Población de la Providencia. Proyecto que incorpora en su diseño la creación de la Gran Avenida Pedro de Valdivia, matriz del nuevo orden urbano del territorio, componente formal y funcional que dará sentido y fuerza a la existencia del camino de Providencia en su nuevo rol y destino.

L2.01 Plano de la comuna de Providencia en 1902.

El camino de Providencia, ahora designado avenida, aparece demarcado por la nueva avenida de la población Providencia, que corre desde ella hasta el camino de Ñuñoa. El cual irriga nuevas tramas de calles vecinales cuando Providencia todavía se ordena entre callejones por occidente y una gran hacienda en su mitad oriental. (dibujo del autor)



L2.02 Vista hacia Providencia de 1868.

Fotografía tomada desde ladera sur del cerro Santa Lucía hacia el oriente, con el faldeo del cerro san Cristóbal, el cauce del río Mapocho y el enlace desde la ciudad central hacia el oriente por el camino de la Providencia, jalonado por algunos de sus edificios principales de borde (foto de autor desconocido)

La ciudad y el río. 1 (2) 1

El cauce de un siglo: los tajamares y la canalización, 1892.

El borde del río como lugar de ciudad: el paseo urbano.

La historia urbana de la ciudad de Santiago transcurre en todo su arco temporal asociada al río Mapocho como principal componente geográfico de su relato. El desarrollo de esa relación es interesantemente marcado en el arco de tiempo del siglo XIX, donde se verán materializada un conjunto de obras que plasman ese vínculo de necesidad vital y agresión climática que el río le significa a la ciudad y sus habitantes. En los inicios de siglo serán la construcción de los últimos tajamares¹ y la apertura definitiva del canal San Carlos, y en las postrimerías del mismo, será la ejecución del proyecto de canalización, en su tramo que cruza la extensión ocupada por la ciudad capital. Todas y cada una de las obras señaladas tendrán un significado trascendente para la configuración de Providencia, tanto en el territorio que dará forma a la comuna como, y con más intensidad, en la constitución e identidad del camino y posterior avenida Providencia.

Las intervenciones sobre el cauce del río

El régimen de torrente del caudal del río Mapocho, consecuencia directa de su dependencia de los irregulares ciclos en las precipitaciones en la cordillera sobre el valle del Maipo, hacen de la vida cotidiana de los habitantes de Santiago y sus autoridades, un permanente sobresalto expuesto a polarizadas consecuencias entre sequías e inundaciones, reconocidas desde los primeros registros escritos en el lugar. En la segunda mitad del siglo XVIII, con una ciudad consolidada con una población de 40.607 habitantes, según el primer censo realizado el año 1779, se sufre permanentemente las inclemencias de la naturaleza, expresada en los excesos y carencias alternadas de aguas entregadas o negadas por el cauce del río:

En julio de 1747 la ciudad había estado amenazada por una crecida del río Mapocho. Pero desde entonces, los años se habían caracterizado por la escasez de aguas, ya que la década de 1750 contó con varios años muy secos. En especial lo fue el de 1779 que vio llegar el mes de agosto sin caer agua, mientras la ciudad sufría los efectos de una terrible epidemia de viruela que el Cabildo atribuyó, nuevamente, a la escasez de lluvias. En 1781 sucedió lo mismo y el historiador José Pérez García, testigo de lo ocurrido, la calificó como la peor que había visto el siglo, ya que “aunque (Santiago) ha padecido siempre largas secas”, la del referido año fue como ninguna pues no llovió más de 78 horas, “cuando en los doce años precedentes ha llovido cuando menos 130 horas”, por lo cual, incluyendo el año “de la venida de 209 horas sale un año con otro a 220”.²

Pero será un evento preciso y notable en su magnitud, el que detonará una necesidad de responder en una nueva escala a los avatares reiterados de las crecidas del río sobre la ciudad, poniendo en evidencia con pruebas traumáticas para su población el grado de vulnerabilidad que el lugar representa para el asentamiento de una ciudad consolidada:

¹ Tal como lo expresa el historiador chileno Gabriel Guarda: “Como lo precisan los diccionarios, reciben este nombre en Chile, no las defensas adicionadas a las cepas de los puentes, sino los malecones o diques para contención de los desbordes de los ríos.”

² Armando de Ramón, *Santiago de Chile. Historia de una sociedad urbana* (Madrid: Editorial Mapfre, 1992), 116.



L2.03 Vistas del río Mapocho, c. 1850, 1860 y 1870.
Vistas de distintos momentos del borde del río en su paso por la ciudad de Santiago desde el cauce al oriente en un grabado del Atlas de Gay, una fotografía del puente de Cal y Canto su infraestructura más relevante y otra del uso de los márgenes con puentes menores.
(grabado de F. Lehnert y fotos de autores desconocidos)

El 17 de junio de 1783, después de dos días de intensas lluvias, el cauce del Mapocho desbordó con el mayor ímpetu, irrumpiendo por calles y plazas. Los científicos de la expedición botánica Hipólito Ruiz y José Pavón, que habían arribado a la capital el 15, dejaron una patética descripción de la catástrofe: el río, dicen, “entró en la ciudad por dos partes, rompiendo el Tajamar por más arriba del cerro Santa Lucía, e inundó muchas casas y conventos del barrio de la Cañada y de la calle de Santo Domingo”. Puente abajo testimonian que se llevó una Alameda plantada en tiempos del Presidente Guill y Gonzaga y más de 300 casas, (...)³

La capacidad de reacción y la envergadura del proyecto de infraestructura asumido, da cuenta de un momento en el desarrollo de la ciudad, que la voluntad de establecer un nuevo estadio de urbanidad está presente en la voluntad de sus autoridades. Avalado por la presencia en el momento en la ciudad capital de profesionales extranjeros de la jerarquía de Joaquín Toesca, quien es convocado por la propia autoridad para asumir tareas de proyectos edilicios y de infraestructura, tan variados como el proyecto de ampliación de la Casa de Moneda y el Hospital San Juan, junto al trazado del camino a Valparaíso en sus tramos más críticos, y de paso verse directamente involucrado en otros desarrollos como los tajamares y el trazado definitivo del canal San Carlos:

Pocos días después de ocurrida la riada grande de junio de 1783, el gobernador Ambrosio de Benavides designó al arquitecto Joaquín Toesca para que tomara a su cargo la dirección de las obras de los nuevos tajamares dándole permiso, como ya se había hecho habitual, para echar mano de los reos de la cárcel. Toesca estimó que la extensión de esta defensa debía ser al menos de 14 manzanas y tendría que extenderse entre la Quinta Alegre (hoy Plaza Baquedano) y los molinos de San Pablo (actualmente extremo norte de la calle Teatinos). Las obras sólo se iniciaron en 1792, contando ahora con el patrocinio y el interés directo del gobernador Ambrosio O’Higgins y estuvieron bajo la dirección del ingeniero Agustín Caballero, siendo superintendente de estas obras Manuel de Salas, procurador de la ciudad. Cinco años más tarde, la obra estaba muy avanzada como lo destacaba el viajero inglés George Vancouver. Quien se refiere a la muralla “sólidamente construida, bien ejecutada y capaz de resistir todo el esfuerzo de las aguas”. La obra, con una extensión de 27 manzanas, se encontraba terminada en 1804 y sobre ella se construyó, desde el primer año del siglo, el paseo.⁴

Los tajamares, construcción de la más alta categoría en el plano de la ingeniería, trascendería ampliamente su mera funcionalidad como defensa de la ciudad de los destructores desbordes del río, precisamente como arquitectura civil sería el paseo más importante de la capital, porque así lo permitía su diseño. Aunque no consultó los elegantes adornos previstos por Pedro Rico en 1787, (...), las proporciones que dio a las partes y uno que otro detalle, sobre todo el obelisco elevado al comienzo de la construcción, constituyeron un conjunto integral lleno de gracia.⁵

³ Gabriel Guarda, *Joaquín Toesca: El arquitecto de La Moneda 1752-1799* (Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile, 1997), 222.

⁴ De Ramón, *Santiago de Chile*, 119-120.

⁵ Guarda, *Joaquín Toesca*, 225.

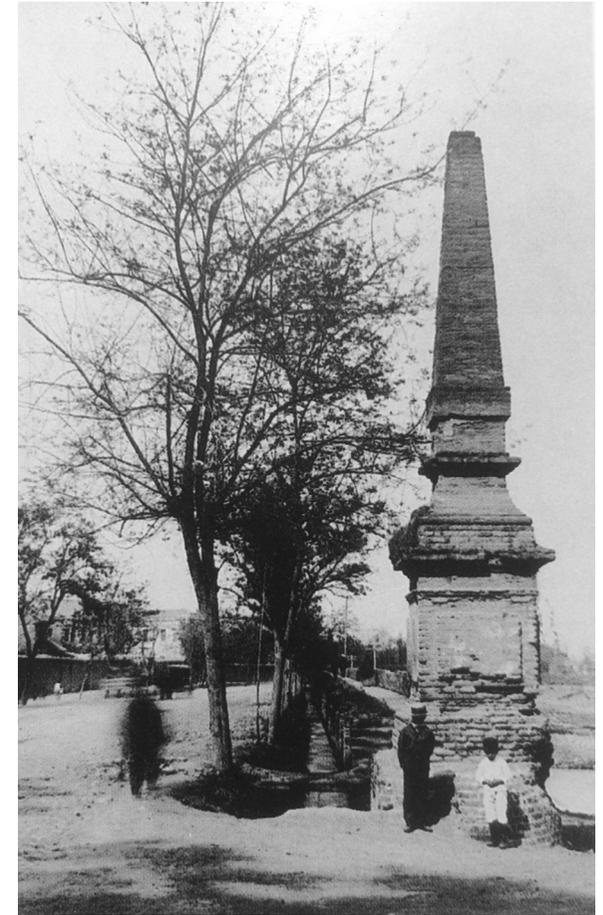


L2.04 Vista del Tajamar de Providencia, c. 1778.

*Fragmento del mural pintado en el Salón del Consejo del municipio que representa la actividad social sobre el camino inmediato al muro de defensa del río hacia el siglo XVIII, con el obelisco conmemorativo de las obras como referencia.
(pintura de autor desconocido)*

L2.05 Vista de la avenida y el obelisco, c. 1920.

*Fotografía del obelisco con la avenida (izquierda) y el cauce del río (derecha). La avenida Providencia es un camino de tierra apisonada confinada entre los muros de los tajamares y los deslindes de las propiedades que la enfrentan, reforzado por un par de acequias y las hileras de álamos en ambos bordes.
(foto de autor desconocido)*



La construcción de los nuevos tajamares será la obra pública que hace aparecer la extensión de la futura avenida Providencia en la cotidianeidad del escenario urbano de Santiago. Asociado a ello, le da nombre a la futura avenida -Camino del Tajamar-, desde el cuerpo construido compartido, no como la natural prolongación del camino de la Cañada, sino con el fragmento de ciudad que comparte la costanera al borde de río. Ese nuevo uso habitual del lugar, lo hace desde una dimensión no planificada de la misma obra: es la dimensión de lugar de paseo. Con variables sociales, culturales y de ocio entrecruzadas, sobre un componente de infraestructura que en las dimensiones y magnitudes requeridas por la obra para su efectiva capacidad de resistencia añade la posibilidad de ser recorrida a pie en su espesor superior, la convierte en un lugar de convocatoria pública y de ritos culturales establecidos por la costumbre que marcarán el lugar, aún hasta después de desaparecida la propia construcción que los origina:

Según los viajeros que conocieron Santiago en los principios del siglo XIX, el paseo más concurrido era este del Tajamar adonde, en días de fiesta, las niñas iban muy elegantes “en sus calesas arrastradas por una mula, con un negro o mulato como postillón”, las cuales, al bajar sus amos se ordenaban todas en fila a un lado. Por su parte, concurrían muchos hombres a caballo luciendo tanto sus cabalgaduras como su destreza y maestría en el manejo de ellas. Este paseo y malecón se extendía a lo largo de una milla o un tercio de legua, según testigos de la época, es decir, unas doce cuadras. La entrada al paseo estaba junto al gran puente de Cal y Canto y desde allí algunos se sentaban a mirar, tanto al paisaje como a los paseantes. Había dos pilas de agua situadas en cada extremo del camino y éste estaba sombreado por “una doble serie de álamos de Italia”. Tenía como telón de fondo la imponente vista a los altos picachos andinos, siendo posible, entonces como ahora, contemplar el glaciar de El Plomo con sus casi cinco mil quinientos metros y el cerro de El Altar con algo más de cinco mil doscientos, cuyas nieves eternas, decoradas con variedad de colores al momento de la puesta de sol, hacían y hacen de esta vista una de las más hermosas que pueden apreciarse en todo el país. (...) En su extremo oriental, solían tener lugar carreras de caballos, diversión popular que atraía mucho público y que llamaba a la afluencia de paseantes al Tajamar.⁶

Años más tarde, la moda del paseo por los tajamares vería declinar su atractivo con la generación del recién creado paseo de la Alameda de las Delicias, obra de Bernardo O’Higgins, lugar de convocatoria republicana que cruzaba la ciudad de oriente a poniente desde los pies del cerro Santa Lucía hasta la chacra de Portales, más inmediato al centro de la ciudad y los barrios residenciales más reconocidos.

En 1830, el paseo del Tajamar “se encontraba abandonado, habiéndose cortado los árboles y estando las fuentes obstruidas de arena, mientras la carretera se veía “descuidada y desierta”. Este abandono significaría el olvido temporal del telón cordillerano como paisaje habitual de contemplación, hasta su recuperación con el paseo del cerro Santa Lucía desarrollado por Vicuña Mackenna cuatro décadas más tarde, donde esa observación desde el paseo ribereño es sustituida por un dominio desde una atalaya en altura y algo más distante.

⁶ De Ramón, *Santiago de Chile*, 100-101.

Asimismo el propio lugar deberá esperar un siglo para reinventar su condición como lugar de paseo y esparcimiento de los ciudadanos en el desarrollo secuencial de dos parques claves de la ciudad, asociados a otra obra de ingeniería: la canalización del cauce del mismo río Mapocho.

El esfuerzo sobre el canal San Carlos

Si la construcción de los Tajamares y el puente de Cal y Canto reflejan la voluntad de doblegar los momentos de crecidas y desbordes del río sobre la ciudad, otro proyecto de grandes dimensiones tanto de diseño e ingeniería como de costo económico y humano, fue la construcción del canal San Carlos. Su objetivo principal era regular el caudal del mismo río Mapocho, en sus momentos de menor flujo hídrico tanto en su ciclo anual como en los años de sequía. Ello a través de trasvasijar un caudal importante pero absolutamente regulable desde las aguas del río Maipo, curso que da nombre y cruza el valle a varios kilómetros al sur de la localización de la ciudad. Los conocimientos de hidráulica disponibles, sumados a la complejidad topográfica, hicieron de este proyecto un hito de largo anhelo y de intentos reiterados, hasta lograr su materialización definitiva:

(...) el canal con los nombres de Maipo o San Carlos, cuyo proyecto era muy antiguo.⁷ Ya a principios del siglo XVIII hubo acuerdos concretos para iniciar los trabajos, proyectos renovados cada vez que sucedía una gran sequía como ocurrió en los años 1726, en que hubo disturbios y robo de agua ejecutados por cuadrillas armadas, y en 1742, cuando nuevamente se temían, por este motivo, “muchas desgracias y muertes”. Al parecer, los trabajos se iniciaron en 1743, pero ya fuese porque el lugar escogido para trazar su curso no era el conveniente o porque los fondos no fueron bastantes, las obras estuvieron suspendidas hasta que en 1772, a raíz de otra sequía, se remató la obra con don Matías de Ugareta. Treinta años más tarde, un comentario de dos regidores del Cabildo de Santiago expresaba que aquellos trabajos no habían producido fruto, pese a los “36.000 pesos de los fondos públicos” y a “los sudores de más de mil infelices forzados” presidiarios.⁸

Uno tras otro se sucedían los intentos, pero inevitablemente la realidad alejaba la meta, donde los esfuerzos técnicos combinados con la voluntad política y sumado a la capacidad de generar todos los recursos necesarios para su culminación exitosa, hacían de la construcción del canal San Carlos un perfil de proyecto de infraestructura de la complejidad reconocida a tantos otros de los grandes proyectos del siglo XIX que dieron a la ciudad de Santiago un nuevo estatus, no conocido en tiempos anteriores, de una condición permanente de ciudad de colonia al límite entre la sobrevivencia y la extinción:

Sin embargo, fue preciso esperar la llegada del gobierno del animoso Ambrosio O’Higgins para que este proyecto tuviera un nuevo aliento. Este mandatario se preocupó de que los ingenieros informaran sobre lo hecho y lo por hacer, informes que sus sucesores continuaron pidiendo hasta que, por último, en 1799 se determinó su costo en 160.000 pesos. Los trabajos siguieron a ritmo lento y solamente en 1819 el Senado conservador informa al director supremo Bernardo O’Higgins que los trabajos podrían acabarse en el tér-

mino de un mes si se añadían al trabajo cien presidiarios. En 1820 corrió el agua por primera vez a través del cauce del canal, pero las obras necesarias para su conclusión aún se hacían en 1826. En esta ocasión el señor Domingo de Eyzaguirre, superintendente de las obras, decía al Supremo Gobierno que ellas habían costado desde 1802 hasta 1826 la suma de 266.000 pesos constituyéndose, sin duda, en una de las obras públicas más caras emprendidas por las autoridades hasta entonces en la zona central.⁹

Una condición interesante a destacar, reforzada por la circunstancia histórica y anecdótica de la relación familiar de padre e hijo de ambos O'Higgins, es que cada uno representa la máxima autoridad de dos momentos colindantes pero radicalmente distintos de la historia de ciudad y país. El primero es el máximo representante de la corona española en Chile, el segundo es el primer gobernador de la era republicana, instaurada tras una dura guerra de independencia, acaecida entre 1810 y 1818. Fechas durante las cuales estas grandes obras civiles se debatían entre el éxito de su culminación o su inminente suspensión y fracaso, pero en ello no fue el estratégico factor político motivo de postergación o paralización de las mismas.

Una vez logrado el objetivo propuesto y teniendo al canal entregando regularmente el agua requerida por la ciudad, resulta interesante destacar las consecuencias indirectas, no propuestas al momento de plantearse el proyecto original, que multiplican los efectos positivos de su existencia en el lugar. Ellas dicen relación con la capacidad de riego generada sobre toda la extensión plana del valle hacia el sur de la ciudad, confinada entre los cauces de ambos ríos y convergente al curso de agua del zanjón de la Aguada, haciendo aparecer en el lugar un paisaje de entorno verde, entre la ciudad y sus referencias cordilleranas nunca imaginado por sus habitantes, así como el mejoramiento sustancial de la capacidad productiva agrícola y la calidad ambiental y climática de todo el valle:

Todas estas obras influían tanto en las condiciones generales de vida de los habitantes de Santiago como en el trazado y extensión de la ciudad. Como primer efecto, el regadío del llano del Maipo, ubicado al sur de la ciudad, había convertido en un vergel una zona que era un desierto de piedras y tierra seca, transformando el clima urbano que, gracias a los vientos del sur que lo cruzaban durante gran parte del año, recibía ahora el fresco de los nuevos viñedos, árboles y jardines.¹⁰

Los trabajos de canalización del río

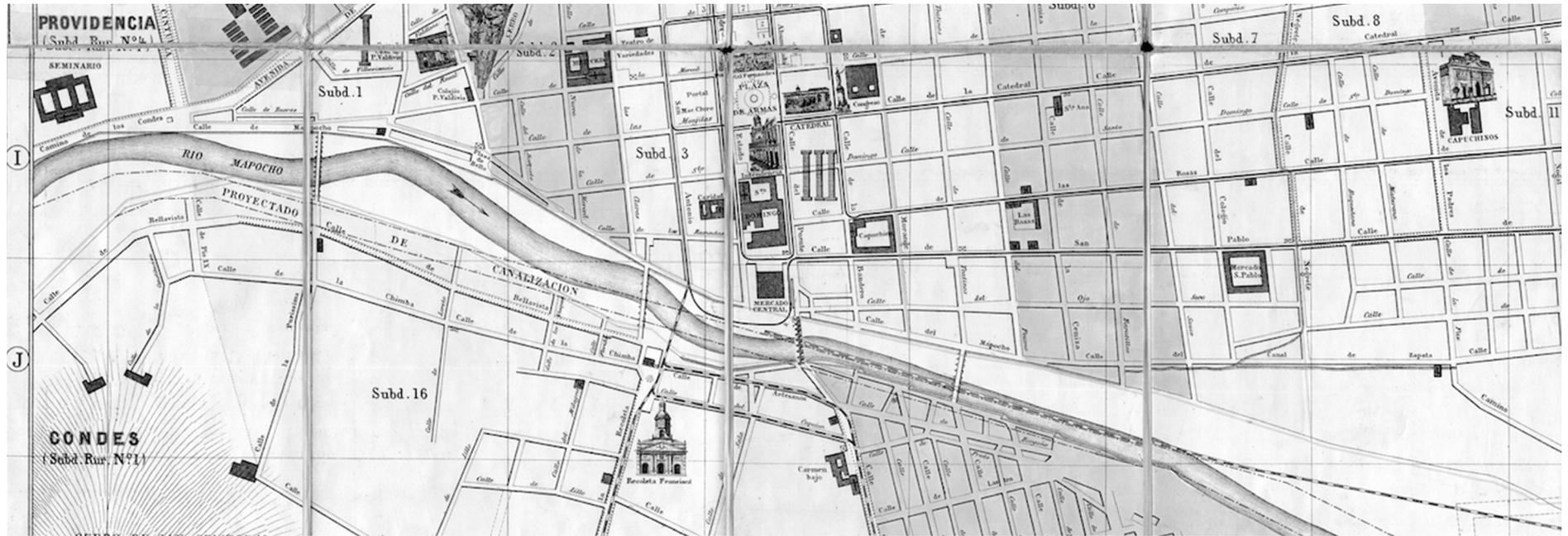
A través del siglo XIX, tanto los Tajamares como el puente Cal y Canto siguieron prestando servicios a la ciudad de forma regular, controlando los desbordes y garantizando a través del ciclo fluvial de todo el año el paso permanente entre la ciudad fundacional y su extensión ampliada al norte del mismo río. Sin embargo, los cambios de paradigma tanto respecto a los nuevos referentes traídos de Europa de lo que se entiende por una ciudad moderna, como los avances técnicos y constructivos que avalan ese nuevo desarrollo en las ciudades de otras latitudes, permea el discurso y el modo de ver y comprender el rol de esos componentes claves de la infraestructura urbana construida con gran esfuerzo a inicios de siglo. Son también las nuevas condiciones exigidas, respuesta a los nuevos desafíos que imponen los incrementos sus-

⁷ Según autores como Gonzalo Piwonka existen registros en actas desde el año 1717.

⁸ De Ramón, *Santiago de Chile*, 121.

⁹ De Ramón, *Santiago de Chile*, 121.

¹⁰ De Ramón, *Santiago de Chile*, 122.



L2.06 Plano de la ciudad de Santiago de 1875.

Fragmento del plano de la ciudad que destaca el primer diseño para el trazado de la canalización del río Mapocho en su paso a través de la ciudad central. En el mismo se sobrepone el cauce existente con la traza regular propuesta, registrando además el sistema de canales y acequias que lo acompañan.

(plano de Ernesto Ansart)

L2.07 Plano del río Mapocho de 1873.

Plano de trazado para la canalización del río, ejecutado por el mismo ingeniero Ansart, donde a la sección y diseño de traza, agrega el frente de manzanas urbanizables ganadas por la ciudad en el borde sur con las obras a ejecutar.

(plano de Ernesto Ansart)

tanciales de población en las propias ciudades que no permiten seguir operando con iguales hábitos, por ejemplo, en aspectos como el acceso al agua potable o la evacuación de aguas servidas, al mismo cuerpo construido de la ciudad capital.

En el caso del borde del río en su paso al interior de la ciudad, estas condiciones se ven agravadas por la permanencia de los areneros y sus faenas extractivas en el lecho, la concentración de ranchos de pobres a ambas orillas del ancho cauce y la progresiva contaminación de las aguas del mismo, a consecuencia de la explotación minera incrementada en los yacimientos de cordillera y de la evacuación de industrias altamente contaminantes como las curtiembres, instaladas aguas arriba de la ciudad en los bordes del camino de la Providencia. Todo ello configura un nuevo escenario y una nueva percepción al sentido y la forma de responder a lo que significa el paso del cauce hídrico por el interior de la misma ciudad, atendiendo a sus desafíos higienistas como a las oportunidades de reelaborar esa imagen de un lugar a tono con la nueva ciudad en ciernes.

Será la iniciativa de autoridades como el intendente Vicuña Mackenna, primero, y luego, las del presidente Balmaceda, ambos de fuerte perfil modernizador para el país, la ciudad y la sociedad, los responsables de respaldar y promover los proyectos y las obras que culminan en la nueva configuración del cauce del río Mapocho, la que permanece casi intocada hasta nuestro días.

Los proyectos del período, correspondientes a la canalización del río Mapocho, son tres: el primero, del año 1873 del ingeniero Ernesto Ansart, desarrollado al alero de la propuesta general de proyectos para Santiago del intendente Vicuña Mackenna; el segundo y el tercero, de los años 1885 y 1888 respectivamente, son diseños del ingeniero Valentín Martínez, ejecutados en la Dirección General de Obras Públicas, dependiente del gobierno nacional, bajo la presidencia de José Manuel Balmaceda. El tercer de los proyectos señalados será el que definitivamente será materializado y concluido en su tramo inicial para el año 1892.

La impronta del intendente Vicuña Mackenna coloca a la cabeza de su propuesta para la transformación de Santiago de 1872, la canalización del río Mapocho plasmada en el proyecto de Ansart, idea que la misma autoridad promovía desde 1855¹¹, afirmando al respecto:

Este proyecto no admite discusión. Es una necesidad pública antigua i, al propio tiempo, es un brillante negocio para el municipio.

Aceptando la parte más realizable i sencilla, (...), del proyecto del distinguido ingeniero Ansart que ha visto ya la luz pública, la ciudad, con un costo variable entre doscientos cincuenta i quinientos mil pesos (según la naturaleza i extensión de las obras) rescataría un espacio de valiosos terrenos que medirían más o menos 150 mil metros i cuyo valor sería también variable en la misma proporción entre medio millón i un millón de pesos, o sea, en todo caso, el doble del costo de los trabajos que va a emprenderse.¹²

Las razones que mueven en ese momento al requerimiento de la obra son expuestas en el mismo documento del intendente en la siguiente secuencia:

¹¹ Así lo afirma el propio ingeniero Ansart en su memoria sobre el proyecto del año 1873.

¹² Benjamín Vicuña Mackenna, *La transformación de Santiago* (Santiago: Imprenta Torner, 1872), 12.

Este proyecto ofrece además a la ciudad las siguientes ventajas:

1°. Incorporar a la ciudad propia, formando un solo cuerpo con ella, los hermosos i hoy relegados barrios de ultra Mapocho.

2°. Prolongar las calles laterales de la ciudad, uniéndolas con los de aquellos barrios por puentes de poca extensión (64 metros de largo) i mediano costo.

3°. Crear en el centro de la ciudad un hermoso paseo tan espacioso como el de la Alameda i aun mas suntuoso, i de un orden enteramente diverso.

4°. Mediante el uso de compuertas fáciles de manejar, puede crearse en el centro de la ciudad un lago artificial que influya sobre sus condiciones hijiénicas, particularmente en el verano, embelleciendo notablemente esa parte de la población.

5°. Suprimido por el solo hecho de la canalización el actual depósito de inmundicias de todo jénero que ofrece el lecho del río en su forma presente, mediante las avenidas en invierno i el uso de las compuertas en verano, las aguas canalizadas pueden ser un poderoso medio de aseo i desinfección constante para la ciudad.

6°. Liberta la población de todo peligro de inundación dando al cauce una fuerza de resistencia i comprensión, equivalente a lo que pierde en dilatación.

7°. Uno de los malecones del río construido convenientemente puede recibir con la debida protección los rieles de un ramal central de ferrocarril para el uso de pasajeros, (...), debiendo quedar radicada la estación central, (...)

8°. El malecón opuesto sería uno de los brazos del Camino de Cintura para servir al tráfico activo i voluminoso de los barrios del oriente de ultra Mapocho, (...)

La canalización del Mapocho es, como se ve, una obra inatacable, cualquiera que sea el prisma bajo el cual se la considere.¹³

El proyecto de Ansart para la canalización

El diseño para el proyecto de canalización del cauce del Mapocho realizado por Ernesto Ansart, en su calidad de director en jefe de los trabajos municipales de Santiago, y recogido en la memoria del proyecto publicada por el mismo ingeniero en 1873, señala en su memoria:

La considerable superficie que ocupa el cauce del río en la parte que atraviesa la ciudad, la extensión que va tomando diariamente Santiago, dilatando sus límites a una gran distancia de su centro, la proximidad de este cauce del centro y, por tanto, de los más valiosos terrenos son lo que más llama la atención al examinar la topografía de la ciudad y viene a la imaginación inmediatamente la pregunta: ¿es o no necesario esta gran cauce para dar cabida a las aguas del Mapocho en los casos de grandes avenidas?¹⁴

La oportunidad de intervención no sólo intenta resolver con mayor seguridad el riesgo de inundaciones provocadas por las crecidas del río. En los argumentos de Ansart está en juego la oportunidad de negocio inmobiliario que implica el perfil del nuevo cauce como oportunidad para el desarrollo de un proyecto urbano de interés para la ciudad y de positivos resultados económicos para el municipio:

La zona así rescatada formará un magnífico barrio situado al centro de la ciudad, perfectamente ventilado por el canal y las calles adyacentes y perpendiculares, por lo tanto, más sano que cualquier otra parte de la población, puesto que todas las casas tendrán grandes sótanos, cuya excavación está hecha naturalmente, y que serán además susceptibles de ser aprovechadas como bodegas.¹⁵

En los estudios del cauce del río realizados para el proyecto, hace el levantamiento de 6.000 metros de extensión, determina un ancho variable, desde 230 metros frente a la pirámide de calle Lo Pozo, en los inicios orientales de los tajamares existentes, hasta 105 metros de ancho en el puente de Cal y Canto. Ansart determina la envergadura de la crecida de 1783 en un caudal de 4.600 metros cúbicos por segundo y la capacidad de paso del puente principal en 1.828 metros cúbicos, lo que explica la devastación producida a la ciudad por el exceso de agua en escurrimiento al momento de la crecida. También explica el punto de falla de los tajamares anteriores, donde el colapso se provoca por el socavamiento de las bases de los mismos por sobre la capacidad de resistencia de los muros a la fuerza del agua.

El proyecto del nuevo canal abarca una extensión de 3.300 metros de longitud, partiendo del mismo punto de la pirámide por el oriente y cruzando hasta el molino de San Pablo (actual calle Teatinos) por el poniente de la ciudad. Para ello determina la pendiente y profundidad requerida en la nueva sección del cauce, con un ancho constante de 60 metros, así como la profundidad de los cimientos de los nuevos muros continuos y la creación de un suelo de piedra. A ambos bordes del canal propuesto correrán sendas calles de 20 metros de ancho a norte y sur de la obra. Cruzarán al mismo, seis puentes de 12 metros de ancho, con ocho para carruajes y 4 para dos aceras, se proponen de hierro con un apoyo central de piedra de sillería en la sección del cauce. Ansart llega a proponer la desagregación del nuevo cauce en dos mitades de 30 metros con un desnivel de dos metros entre ellas, para acoger el curso de agua dominante en una parte y localizar distintas actividades e infraestructuras en la otra (como un tendido de rieles del tren, una calle lateral y hasta “construcción de galpones, baratillos, tiendas portátiles, etcétera”.

Respecto al trazado, el proyecto diseñado por Ansart propone:

En cuanto al trazado debía procurarse ejecutarlo lo más recto posible y dejar la mayor superficie de terreno del lado sur donde la propiedad tiene mayor valor. Resultó en consecuencia que ambas condiciones eran favorables al trazado por el lado norte que era el más directo, evitaba ángulos pronunciados y permitía reunir las cortinas por curvas de 1.000 metros de radio. Algunas rectificaciones podrán hacerse aun comprando algunos terrenos y rescatando algunos otros indebidamente ocupados; pero las hemos aplazado con el fin de presentar un proyecto que no encontrase obstáculo por las expropiaciones.

La longitud del canal es de 3.300 metros lineales.¹⁶

Al observar el “Plano del río Mapocho con indicación del canal i manzanas conquistadas” ejecutado por Ansart destaca de inmediato la extensión de la intervención propuesta, que supera con creces la ciudad consolidada de la época y con ello recoge la traza del río con mayor fidelidad a su geografía. Igual condición ocurre respecto al dibujo del trazado del canal propuesto, que recoge al curso del agua sobre el lugar con sentido desde su sinuosidad natural, trasladando al trazado de la geometría artificial de la obra esa misma cualidad.¹⁷ El proyecto genera una secuencia de 19 nuevas manzanas, de tamaño y formas

¹³ Vicuña Mackenna, *La transformación de Santiago*, 12-14.

¹⁴ Ernesto Ansart, *La Canalización del Mapocho* (Santiago: Imprenta de La República, 1873), 5.

¹⁵ Ansart, *La Canalización del Mapocho*, 5.

¹⁶ Ansart, *La Canalización del Mapocho*, 8.

¹⁷ El dibujo propuesto recuerda el uso de las curvas clotoideas para el desarrollo de dinámicas de movimiento, ocupado para el trazado de la vialidad de velocidad en la actualidad, inspirado en el movimiento natural de la dinámica de fluidos.

L2.08 Plano del río Mapocho de 1885.

Plano del nuevo trazado propuesto por el ingeniero Martínez para la canalización del río, donde el diseño del cauce es desplazado y rigidizado excesivamente con el propósito de aumentar las superficies de las nuevas manzanas ganadas al río.

(plano de Valentín Martínez)

L2.09 Plano del río Mapocho de 1888.

Plano del segundo trazado propuesto por el mismo ingeniero para la canalización del río, con un canal en línea recta para el cauce y un nuevo aumento de las extensiones a ganar en las manzanas urbanizables del borde sur. Esta propuesta se aprueba y se ejecuta con serias deficiencias en su empalme con el cauce hacia el oriente.

(plano de Valentín Martínez)

irregulares, por el borde sur del canal, generando un nuevo frente urbano de la ciudad hacia el río. Las más extensas y regulares de las “manzanas conquistadas” corresponden al futuro desarrollo de la avenida Providencia. Por otra parte, la creación de un nuevo perfil de componentes urbanos constituido por canal-calle-manzanas, genera la matriz base para el futuro sistema urbano de río-costanera-parque-avenida del perfil más urbano de la avenida Providencia, en su tramo inicial más cercano y de comunicación directa con la ciudad central.

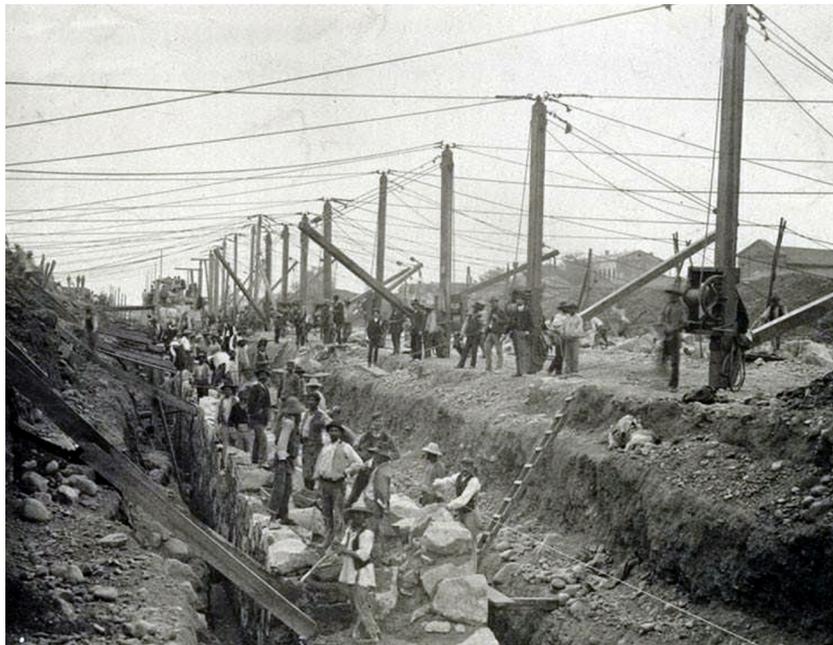
El registro del camino de Providencia

El plano ejecutado por Ernesto Ansart en 1873, hace aparecer por primera vez al lugar del camino de Providencia en un plano de Santiago como lugar con vocación urbana, donde el camino confinado entre los muros de conventos y los muros del tajamar, se despeja en su vista al norte, hacia el río y el cerro San Cristóbal para configurar un frente urbano muy similar en sus condiciones morfológicas al sentido que ha mantenido hasta la actualidad. Es interesante destacar que esta nueva idea o imagen sobre el lugar, se construye como consecuencia del diseño de una obra pública, adelantándose aún en algunos años a la generación del lugar de plaza Italia, como un punto clave en la configuración urbana del Santiago que desborda hacia el oriente y configura definitivamente el sentido de la avenida Providencia como pieza urbana articuladora de la ciudad histórica con las nuevas expresiones de sus extensiones orientales.

El proyecto de Martínez

La propuesta de Valentín Martínez, es trabajada doce años más tarde, de la cual se tienen varias versiones, consecuencias de su propio desarrollo hasta el inicio de obras, en 1888. Esta propuesta se distingue de la anterior en varios factores claves para su comprensión, los que dan luces de su oportunidad de convertirse en obra edificada. La primera es el momento histórico del país, saliendo victorioso de una confrontación bélica reciente con dos países vecinos y donde Chile, expande su territorio sobre un desierto rico en minerales en plena explotación y exportación hacia los países más industrializados del mundo. La segunda, es la presidencia de José Manuel Balmaceda, de un perfil modernizador potente y gran promotor de las obras públicas como opción clave en el desarrollo para construir un país de más oportunidades para todos sus habitantes. La tercera, la incorporación de preocupaciones higienistas en el discurso urbano de las ciudades más grandes y avanzadas de Europa y Norteamérica, que lejos de sus niveles de industrialización y desarrollo, otros factores de impacto equivalente hacían cada día más crítica la habitabilidad urbana para todo el espectro de habitantes de la ciudad capital.

Sobre los principios de generación de nuevos espacios urbanizables ya planteados por Ansart, Martínez incorpora la división definitiva del curso de las aguas con la actividad urbana de los bordes de la ciudad. Asimismo, restringe el desarrollo de la intervención estrictamente al frente urbano de la ciudad consolidada, excluyendo principalmente el tramo más oriental, dando inicio al proyecto frente al Camino



L2.10 Vistas de la canalización del río de 1888.

*Fotografías de registro del desarrollo de las obras de ingeniería llevadas a cabo para la ejecución del proyecto de canalización, demostrando la relevancia de la cantidad de mano de obra involucrada, como estrategia de absorción de la misma, así como la ocupación de un conocimiento de explotación minera desarrollado en el país a la época.
(fotos de autor desconocido)*

de Cintura, designando a Providencia su nombre en el plano, pero prescindiendo de su incorporación en la propuesta en curso. En la memoria de su proyecto, Martínez establece:

No tardaron mucho, en efecto, en practicar obras de defensa, primero del lado sur hacia donde existe notable desnivel, obligando al río a seguir la base del cono de solevantamiento del San Cristóbal; y más tarde del lado norte a fin de contrarrestar la acción de las primeras sobre la ribera opuesta.

La gran avenida de 1783 vino a probar a la vez la eficacia de los antiguos tajamares que salvaron la ciudad y la necesidad de profundizar las fundaciones hasta terreno firme. De ahí nació la idea de construir los actuales tajamares de cal y ladrillo, cuya solidez y estabilidad hasta hoy se admiran.

Mas no era bastante garantía para la población; la ciudad de Santiago necesita hacer desaparecer esa zona pestilente y sucia que se llama la caja del río transformándola en arteria de salubridad y en atractivo paseo.

Diez años hace que surgió la idea de realizar tan deseado cambio y no se comprende por qué motivo quedó en el olvido. (...) debo declarar que he hecho todo lo posible por hacer un proyecto realizable: construcción estable con el menor costo posible y ajena a toda fantasía.¹⁸

El proyecto, que sufre diversas modificaciones desde su diseño inicial a la ejecución de obras, en lo esencial establece una extensión de intervención de dos mil metros desde el puente frente al Camino de Cintura hasta el puente frente a calle de Manuel Rodríguez. Con un ancho de 40 metros y cuatro metros de profundidad, con una pendiente de “un centímetro por metro”, es decir, de 1%, planteando una capacidad máxima de 1.400 metros cúbicos. Los nuevos malecones continuos tendrán un ancho de 2,20 metros en la base y 5,30 metros de altura, incorporando en su sección dos acueductos para conducir las “aguas sucias provenientes de los usos domésticos” y el “agua de aseo”, respectivamente, y una base del fondo del canal de piedra con “buena mezcla hidráulica” solidaria a los paramentos verticales. En los bordes externos del canal propuesto se plantea:

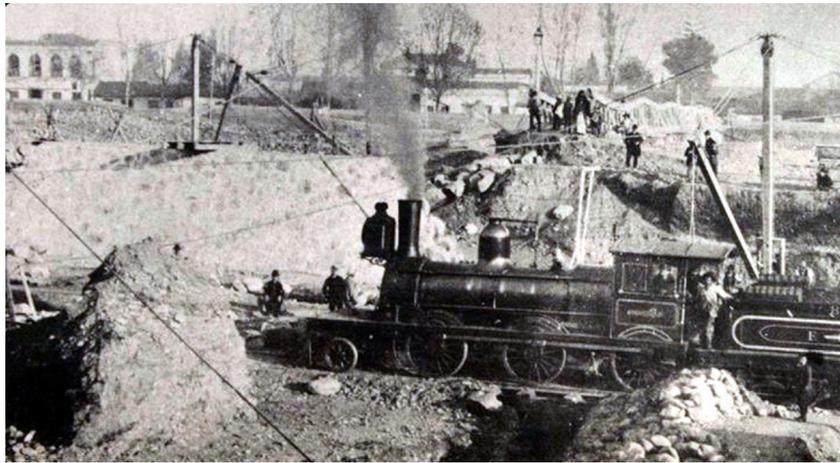
A uno y otro lado del canal habrá espaciosas avenidas plantadas de árboles. La de la ribera sur tendrá 17 metros de ancho con 5 metros de vereda y la de la ribera norte tendrá 15 metros de ancho con 3 metros de vereda.

Las nuevas calles tendrán también 15 metros de ancho con veredas de 2,50 metros.¹⁹

Se proponen asimismo, la construcción de siete puentes nuevos en todo el largo del nuevo canal del río, seis puentes carreteros de doble vía y uno “para la gente de a pie”. Se propone lograr los niveles definitivos de las dos calles laterales con el material de desmonte de las obras. Los terrenos para edificios estarán situados mayoritariamente al lado sur del río con una superficie total de 156.568 metros cuadrados. El nivel de suelo requerido por estos nuevos terrenos edificables se lograría con el acopio del material de demolición generado por la ciudad en los próximos tres años, después de finalizada la construcción de la nueva canalización. Este será uno de los mayores puntos de controversia del proyecto de parte de sus detractores afirmando:

¹⁸ Valentín Martínez, *Canalización del río Mapocho* (Santiago: Imprenta Cervantes, 1885), 23.

¹⁹ Martínez, *Canalización del río Mapocho*, 27.



L2.11 Vista de la canalización del río de 1888.

Otra fotografía de registro del desarrollo de las obras de ingeniería, con operación de una locomotora a vapor como apoyo al desplazamiento de las piezas de mayor dimensión requeridas por el proyecto en ejecución. (foto de autor desconocido)

L2.12 Vista de la canalización del río en 1915.

Fotografía tomada desde la cubierta de la estación Mapocho hacia el oriente con el dominio sobre la nueva fisonomía del cauce del río Mapocho canalizado, cruzado por los nuevos puentes metálicos y apoyado en el nuevo parque Forestal, en su borde sur. Respuesta a la imposibilidad de urbanizar las anheladas manzanas de esa orilla. (foto de autor desconocido)

También creemos que se ha ponderado mucho en la compraventa de los terrenos que se van a adquirir, y fundamos esta opinión en que las manzanas formadas van a quedar sobre el lecho actual, a cuatro metros de profundidad, sobre cascajo puro, sin tener tierra vegetal ni aun para pegar un adobe. Siempre hemos considerado que un sitio pierde un 60% de su precio cuando se ha cortado adobes en él o se ha disfrutado en toda su extensión. Entre nosotros, no son muchos los que gustan de edificar casas de habitación sobre pisos subterráneos.²⁰

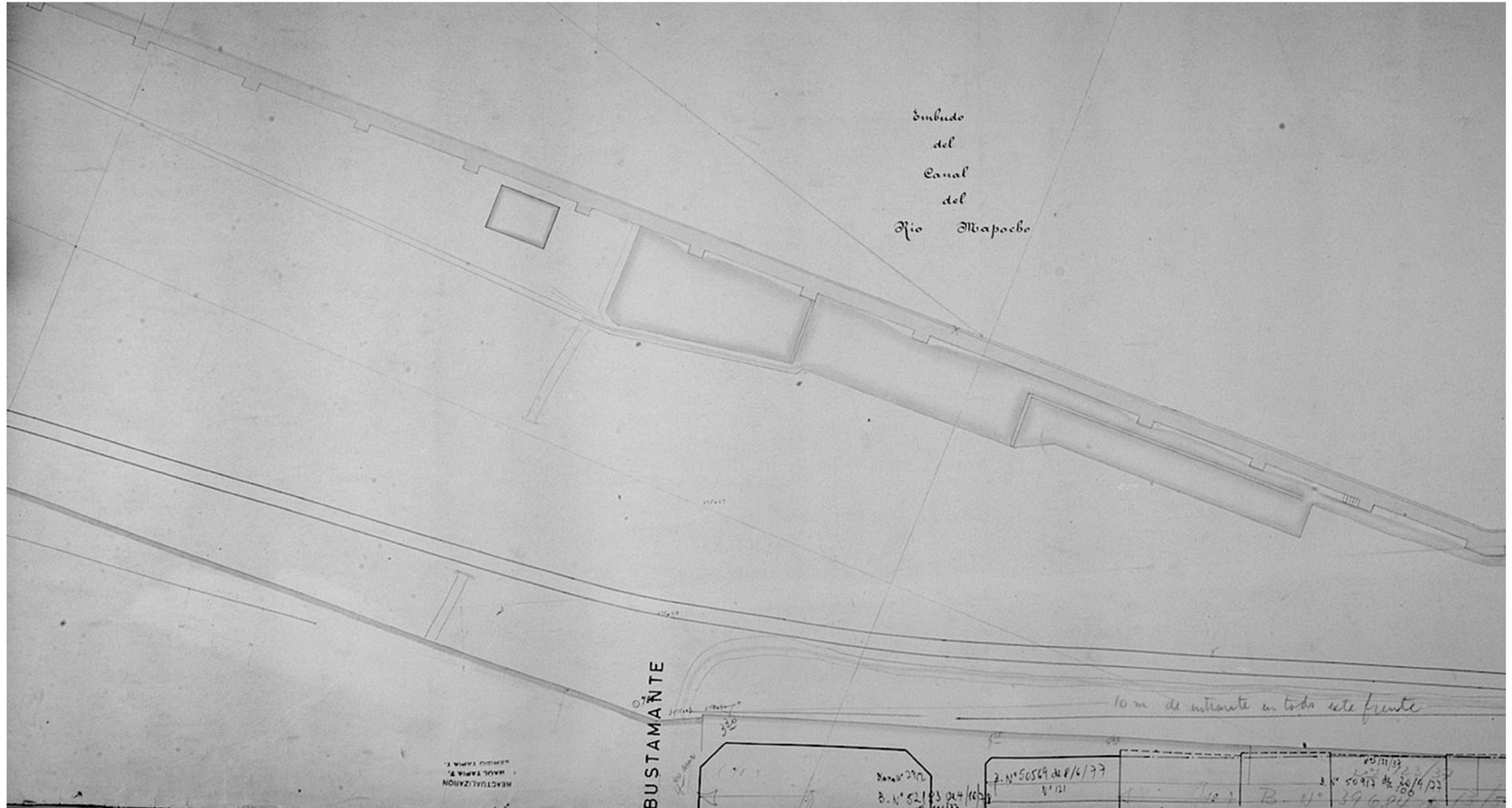
Las obras se inician el año 1888 y culminan en 1892, bajo las directrices del proyecto de Martínez, alterando levemente el ancho del perfil del cauce al ampliarlo en dos metros de la medida original y reemplazando los puentes por diseños sin apoyos intermedios que interfirieran el curso del agua. Se respeta el trazado recto en todo el tramo generando el espacio que alojaría aguas abajo a la futura Estación Mapocho, planteada en el proyecto como la Estación central, en el espíritu de Vicuña Mackenna de hacer de ésta la opción más central y cercana peatonalmente a la plaza principal de la ciudad capital.

Los puntos críticos del proyecto ejecutado serán la solución de “diseño en embudo” que toma las aguas al oriente, por lo forzado de su encaje con el trazado natural del cauce del río aguas arriba, condición que lo convertirá en un punto crítico en los momentos de crecidas. También lo fue la generación de las nuevas manzanas del borde sur del nuevo canal, a ser comercializadas y edificadas por particulares, lo que acorde a los presagios de sus detractores, nunca ocurrió. El primer problema fue resuelto con la pronta prolongación de la canalización hacia el oriente de la ciudad, a una distancia equivalente a la ocupada por los antiguos tajamares, hasta el lugar donde en la actualidad se fundan las torres habitacionales del mismo nombre. El fracaso de la operación inmobiliaria de los nuevos terrenos ganados al río dará lugar al proyecto de un parque urbano magnífico y espejado al oriente tiempo más tarde, en el umbral de la celebración del centenario republicano a celebrarse en el año 1910.

A esa fecha, Valentín Martínez trabaja en el desafío de otro proyecto de infraestructura clave para la ciudad y el Centenario, de gran magnitud en su desarrollo y complejidad en su aprobación, como es el proyecto de redes de desagüe para Santiago. Para resolver de forma paralela y definitivamente, tanto el abastecimiento de agua potable como la red necesaria para la evacuación de las aguas servidas y escurrimiento de las aguas lluvia generadas por la ciudad central, las que a la fecha todavía funcionaban sostenidas por la trama de acequias a media manzana, atravesando todo el damero fundacional de oriente a poniente y en el sentido de la pendiente natural del valle.

Así como por una parte, el diseño de la canalización para el río Mapocho jugará un papel relevante en la incorporación de la percepción de la avenida Providencia en la configuración urbana de la ciudad de Santiago, también la provisión de las aguas de beber como la evacuación de las servidas tendrán directa relación con su existencia. El agua potable de Santiago se almacena en los estanques localizados tras la Casa de Huérfanos sobre avenida Antonio Varas. Y en la propia avenida Providencia se localiza, al borde del río Mapocho, la fábrica responsable de la manufactura de los tubos de cemento ocupados para toda la ejecución de la red de alcantarillado de la ciudad consolidada. De manera paulatina pero constante se suman las acciones y relaciones que van generando esa dependencia mutua entre ciudad y lugar para desembocar en una interdependencia definitiva y privilegiada.

²⁰ Ricardo Fernández, *Canalización del Mapocho: observaciones al proyecto* (Santiago: Imprenta Victoria, 1886).

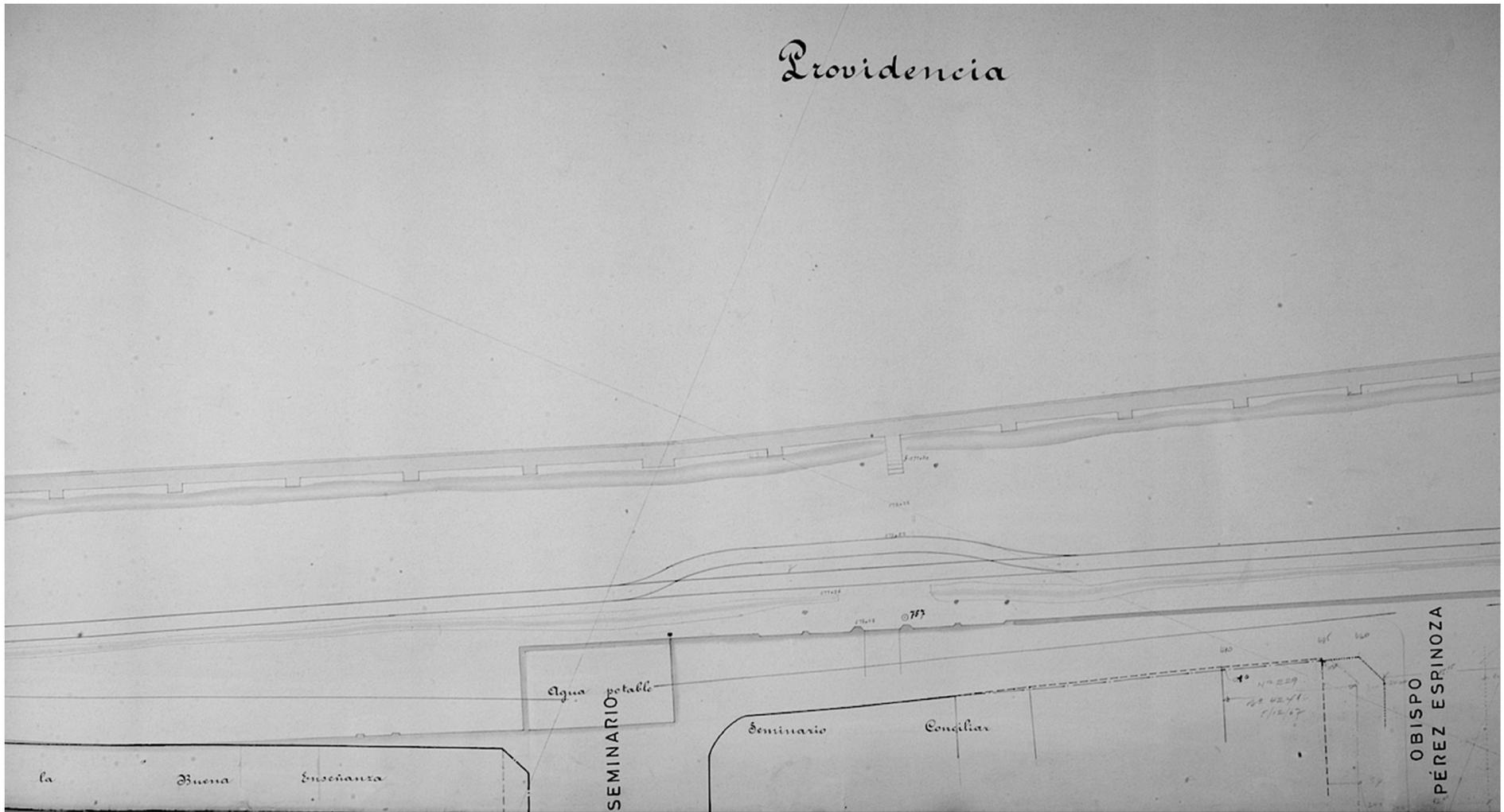


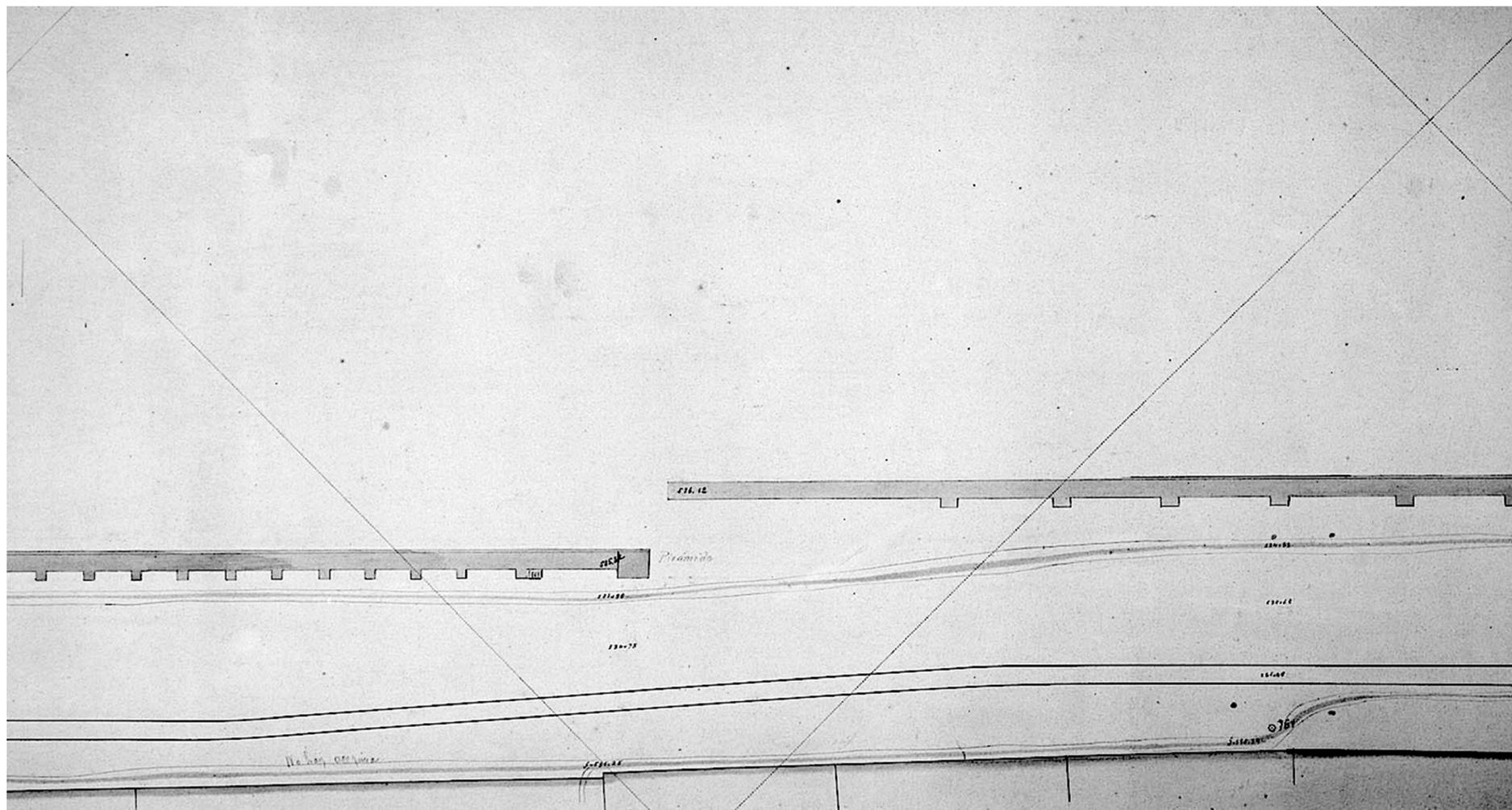
L2.13 Planos del camino de Providencia de 1890.

Fragments of plans of levelling of all the streets of Santiago executed by the engineer Bertrand between 1889 and 1890. The road of Providencia is recorded in its entire extension parallel to the river, highlighting the walls of the tajamares, the boundaries of properties, the layout of tram lines and the canals and acequias. Scale of the original 1:200.

(plans of Alejandro Bertrand)

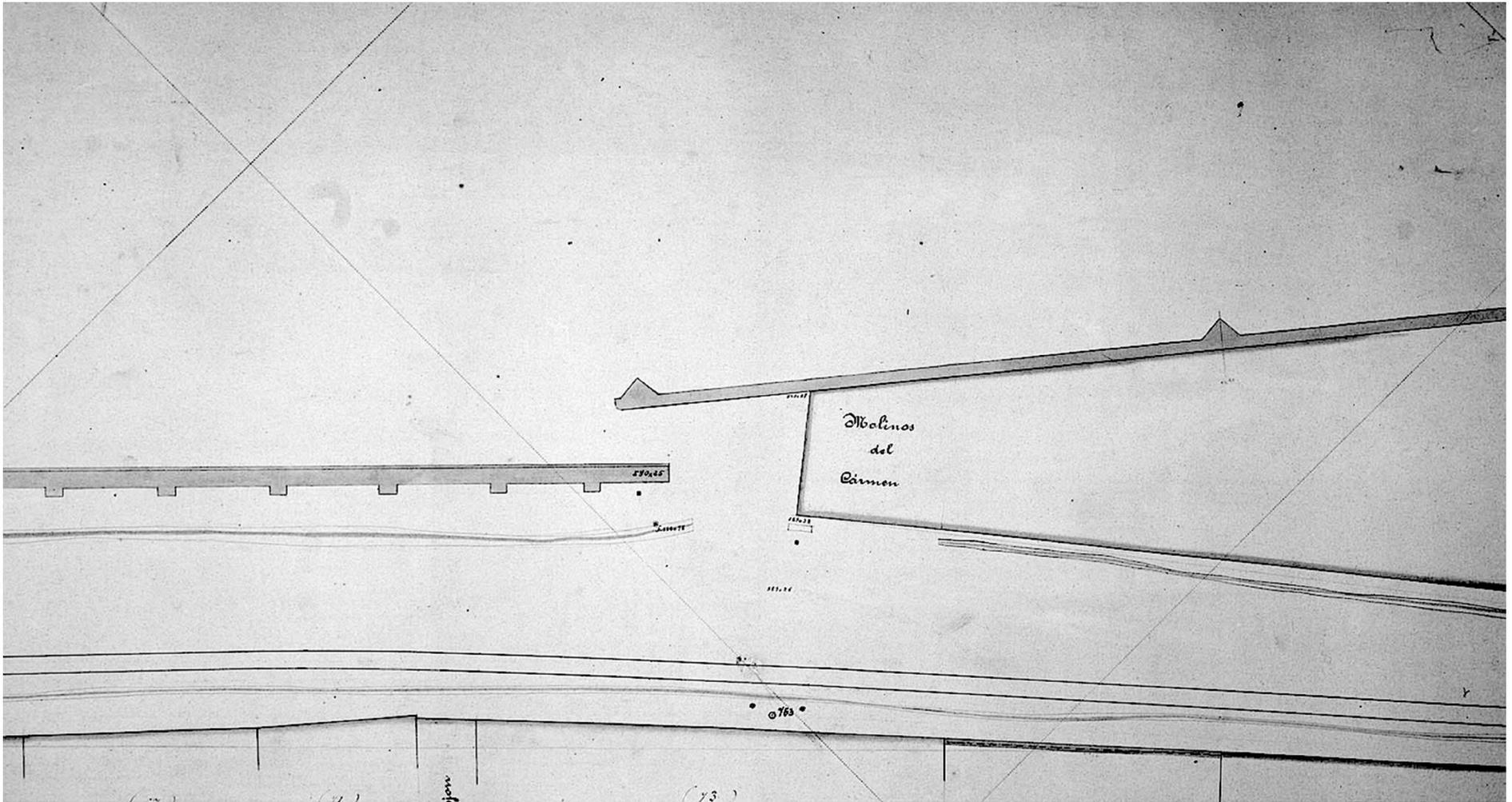
Providencia





L2.14 Planos del camino de Providencia de 1890.

*Otros fragmentos de los planos de levantamiento ejecutado por el ingeniero Bertrand, en el extremo más oriental dibujado para el camino de Providencia. Donde en su borde norte se registra la propiedad de un molino, generando el registro de la sección de doble fachada edificada. Escala del original 1:200.
(planos de Alejandro Bertrand)*



La ciudad y la comuna. 1 (2) 2

La ley de la comuna autónoma, 1891.

Creación de Providencia como comuna: la avenida designada, 1897.

Un componente clave en la configuración particular del territorio de Providencia, como en tantas otras comunas de Chile, fue la aplicación de la nueva estructura administrativa de comunas instaurado para la totalidad del territorio nacional. Antes de culminar el siglo XIX, el país se ve atravesado por una nueva crisis política, que culmina en una guerra civil que confronta las fuerzas liberales y conservadoras, representadas en los poderes ejecutivo y parlamentario, respectivamente. Dominados por fuerzas e ideologías contrarias e irreconciliables, las que han llevado al gobierno del presidente Balmaceda a un presidencialismo exacerbado que concentra de manera exagerada el poder en una sola autoridad para el logro de una gestión transformadora: el mismo presidente.

El sueño de la comuna autónoma como oportunidad

Los desenlaces del conflicto armado llevan a Balmaceda al asilo político y su suicidio, con lo que el país inicia un período de dominio del régimen parlamentario, que no tendrá una vida ni estable ni duradera, pero dejará marcado el orden institucional con algunos componentes vigentes hasta hoy. En el nuevo gobierno asume el ministerio del interior, un líder conservador de perfil más liberal, don Manuel José Irarrázaval, tenaz promotor desde hace años de la idea de otorgar al país una estructura socio-política distinta a la conocida y que se funda en la organización del territorio, a partir de lo que denomina la comuna autónoma. Es esta otra lucha casi personal y que cuenta con muy poco apoyo, levantada desde su admiración a la forma de funcionar de los municipios en distintos países europeos.

A pesar del generalizado reconocimiento en Chile de lo conflictivo y poco transparente del manejo otorgado, tanto a los registros de electores para las distintas votaciones populares como a los recursos recaudados por los impuestos a las personas y la administración de las policías locales, Irarrázaval propone y persiste en una nueva estructura de organización administrativa del territorio nacional y de participación de la sociedad, inspirada en el modelo aplicado en Estados Unidos, postergando sus referentes europeos al ser objetados por sus estructuras políticas a partir de monarquías. Plantea el tenaz promotor del propio proyecto:

La comuna autónoma es la única escuela práctica en que el pueblo aprende y goza de libertad. Tocqueville, al ocuparse del engrandecimiento de los pueblos, considera que el no puede tener otro origen que la independencia de los municipios. Las instituciones comunales son para la libertad, como las escuelas primarias para la ciencia; ellas la ponen al alcance del pueblo y le enseñan y acostumbran a aprovecharla y a servirse de ella. Sin instituciones comunales, una nación puede darse un gobierno libre, pero no tendrá jamás el espíritu de la libertad.

La historia y la razón se aúnan para probarnos que para que una nación sea verdaderamente libre es necesario arraigar la libertad en las instituciones comunales. Ese es el único suelo donde puede cultivarse

y desarrollarse; fuera de él, todo es más aparente que real; habrá administrados, súbditos; de ninguna manera ciudadanos.

En Estados Unidos la comuna tiene el derecho de comprar, de vender, de demandar; es completamente independiente.²¹

La nueva estructura propuesta a la organización del territorio y los atributos transferidos a sus comunidades y autoridades impactarán fuertemente en los procesos de transformación que sufren a la fecha las configuraciones urbanas más dinámicas del país, con especial fuerza, aquellas que comprometen a los territorios del entorno de la ciudad capital:

Esta ley, promulgada por el gobierno triunfante en la contienda de 1891, organizó a las municipalidades chilenas sobre bases completamente distintas de las que tradicionalmente habían regido a las corporaciones municipales del país. Lo interesante de esta ley era la subdivisión que hizo del territorio nacional en comunas, sin importar si ellas abarcaban sólo terrenos urbanos, territorios rurales o comprendían áreas mixtas. Hasta entonces, había un municipio en cada cabecera de departamento, pero de hecho el municipio ejercía su acción solamente sobre el espacio urbano ya que el rural comprendido en su jurisdicción, estaba bajo la tutela del gobernador y los subdelegados que representaban al ejecutivo de la República. Con esta modificación de 1891 pudo darse el caso de que un municipio llegara a ser preferentemente rural o que, aunque estuviese situado en un centro urbano, debía también atender el área rural de su jurisdicción.²²

El nuevo orden administrativo aplicado sobre Santiago

Junto a la nueva ley de municipalidades el presidente Jorge Montt promulga el decreto de Creación de Municipalidades, de igual fecha que la ley aludida. Este establece la división de todo el territorio nacional en unidades comunales, determinando para el territorio de Santiago la siguiente división político administrativa:

En uso de la facultad que me concede el artículo 113 de la Constitución Política de la República i los artículos 1° y 2° del título 1° de la Lei de Municipalidades de 22 de diciembre de 1891, i oído el Consejo de Estado,

Decreto:

Art. 1° Créanse las siguientes Municipalidades:

(...)

57. *Santa Lucía*.- Su territorio comprenderá las subdelegaciones 1^a, 2^a, 3^a, 4^a i 5^a urbanas, del departamento de Santiago, con los límites que les asigna el decreto de 7 de enero de 1889.

58. *Santa Ana*.- Su territorio comprenderá las subdelegaciones 6^a, 7^a i 8^a urbanas, del mismo departamento, con los límites que les asigna el citado decreto.

59. *Portales*.- Su territorio comprenderá las subdelegaciones 9^a, 10, 11 i 12 urbanas, del mismo departamento, con los límites que les asigna el citado decreto.

60. *Estación*.- Su territorio comprenderá las subdelegaciones 13 i 25 urbanas, del departamento indicado, con los límites que les señala el citado decreto.

61. *Cañadilla*.- Su territorio comprenderá las subdelegaciones 14 i 15 urbanas, del departamento indicado, con los límites que les asigna el citado decreto.
62. *Recoleta*.- Su territorio comprenderá las subdelegaciones 16 urbanas i 24 i 25 rurales, del departamento indicado, con los límites que les asigna el citado decreto.
63. *Maestranza*.- Su territorio comprenderá las subdelegaciones 17, 18 i 19 urbanas, del mismo departamento, con los límites que les asigna el citado decreto.
64. *Universidad*.- Su territorio comprenderá las subdelegaciones 20 i 21 urbanas, del mismo departamento, con los límites que les asigna el citado decreto.
65. *San Lázaro*.- Su territorio comprenderá las subdelegaciones 22, 23 i 24 urbanas, del mismo departamento, con los límites que les asigna el citado decreto.
66. *Parque Cousiño*.- Su territorio comprenderá las subdelegaciones 26 i 27 urbanas i 8ª rural, del mismo departamento, con los límites que les asigna el citado decreto.
67. *Ñuñoa*.- Su territorio comprenderá las subdelegaciones 1ª Las Condes, 2ª San Carlos, 3ª Apoquindo, 4ª Ñuñoa, **5ª La Providencia**, 6ª Santa Rosa, 7ª Subercaseaux i 26 Mineral de las Condes, rurales, del mismo departamento, con los límites que les asigna el citado decreto.
68. *Maipú*.- Su territorio comprenderá las subdelegaciones 9ª Chuchunco, 10 Pajaritos, 11 Maipú, 12 Las Lomas i 13 Pudahuel, rurales, del mismo departamento, con los límites que les asigna el citado decreto.
69. *Renca*.- Su territorio comprenderá las subdelegaciones 14 Mapocho, 15 Renca i 16 Quilicura, rurales, del mismo departamento, con los límites que les asigna el citado decreto. (...)²³

Es interesante destacar que la propuesta original promulgada por las autoridades consideraba la división del casco urbano consolidado de la ciudad de Santiago en 10 nuevos territorios comunales y sus municipios, correspondiendo a las indicadas en los numerales 57 a 66 de la nueva ley, asunto que en la práctica y por diversas razones, nunca se materializa. La principal es suponer que al proceso de debilitamiento territorial que le significa a la ciudad capital el desmembramiento de todo su entorno, no urbano o de suburbios en incipiente desarrollo, las autoridades actuantes no iban a aceptar la fragmentación de la ciudad consolidada en diez fragmentos. Por otra parte, el suburbio capitalino desagregado del gobierno de la ciudad central, queda configurado por un anillo de tres nuevas comunas Ñuñoa, Maipú y Renca. Las que rodean por completo al área urbana de la ciudad consolidada, conformada y reconocida en límites muy similares a los planteados ya hace dos décadas atrás por el intendente Vicuña Mackenna:

(...), el municipio de la ciudad de Santiago conservó su autoridad dentro de todo el espacio urbano, pero se vio despojado de su entorno rural que, rápidamente, fue dividiéndose en un conjunto de comunas sobre las cuales la de Santiago no tenía ninguna autoridad ni función. En el mismo año 1891 se crearon las de Renca, Maipú y Ñuñoa, que rodeaban completamente a Santiago por el norte, oeste, sur y este. Al año siguiente fueron creadas las de La Granja y Puente Alto, desgajándose sus territorios de la muy extensa de Ñuñoa; en 1896 se estableció la de San Miguel, al sur de Santiago, también desmembrada de Ñuñoa; en 1897 aparecieron las comunas de Providencia y Barrancas (hoy Pudahuel), estrechando aún más los límites urbanos de Santiago; en 1899 nació La Florida; en 1901 la de Las Condes, desmembrada de Providencia; en 1915 la de Quinta Normal, desmembrada de Barrancas, y, finalmente, en 1928 la de Conchalí, con lo que la subdivisión del antiguo territorio municipal de Santiago quedó completada.²⁴

²¹ Manuel José Irrarrázaval, *La Comuna Autónoma: discursos* (Valparaíso: Imprenta Americana, 1890), 9.

²² De Ramón, *Santiago de Chile*, 190.

²³ *Boletín de las Leyes i Decretos del Gobierno*, Santiago, diciembre de 1891.

²⁴ De Ramón, *Santiago de Chile*, 190.



L2.16 Vistas de caminos interiores, c. 1900.

Fotografías de registro de dos caminos rurales del interior del territorio comunal. El camino del fundo Los Leones (superior), propiedad de don Ricardo Lyon, que corresponde a la mitad oriental de la comuna. Y el camino de Tobalaba (inferior) que corre junto al trazado del canal San Carlos. Ambos se constituirán en importantes avenidas cuando el proceso urbanizador los alcance.
(foto de autor desconocido)

La nueva “Ley de Organización y Atribuciones de las Municipalidades” gravitará sobre el destino futuro de cualquier parte del territorio nacional, pero lo hará de modo especial a través de la configuración de las reglas del juego con que se moverá el tablero de desarrollo en aquellos municipios que presenten los desarrollos urbanos más dinámicos y con mayor vocación a la transición desde un estado rural reciente a otro de carácter abiertamente urbano en un plazo breve. Ello porque las atribuciones conferidas a la nueva organización municipal no alterará tan rápidamente a las inercias de aquellos núcleos urbanos consolidados, ni tampoco a las costumbres en aquellos que mantengan por mayor tiempo un perfil rural dominante. Este es el caso de territorios como la nueva comuna de Providencia, donde una realidad de transición inminente entre campo y suburbio, entre lugar de servicios complementarios a la ciudad primada se ha venido configurando en todo su nuevo territorio, en especial, en los frentes hacia el camino de Providencia, durante la segunda mitad del siglo XIX.

Las orientaciones normativas más incidentes en el desarrollo urbano próximo, con impacto directo en la gestión del territorio, están contenidas principalmente en las atribuciones otorgadas al gobierno municipal a ejecutar a través de sus autoridades y cuerpos profesionales. Resulta interesante el reconocimiento a tres componentes claves en la configuración de las atribuciones del municipio que se explican a través de tres fuerzas complementarias de acción y control del proceso de desarrollo a futuro, que son la *policía de salubridad*, la *policía de comodidad* y la *policía de seguridad*.

Entre ellos destaca como primer cuerpo de atribuciones, de muy distinto orden pero todas relativas a la preocupación higienista del momento, con indicaciones para el manejo del espacio público tanto de caminos y calles, como de todos los sistema de aguas que involucre al territorio comunal, al manejo de lugares de expendio y procesamiento de alimentos y bebidas, al manejo de instalaciones insalubres, al cuidado de las poblaciones más precarias y el reparto de medicamentos y vacunas. Todas medidas que abordan situaciones tanto rurales como urbanas, pero distinguiendo y reconociendo los modos apropiados y recomendados a cada caso:

Art. 23: La administración de los intereses locales corresponde a las Municipalidades dentro de sus respectivos territorios.

Art. 24: Como encargadas de cuidar de la *policía de salubridad*, corresponde a las Municipalidades conocer de todo cuanto se refiere a la higiene pública i estado sanitario de las localidades, i especialmente:

1° Proveer el barrido, riego i aseo de las avenidas, calles, plazas, parques, jardines, paseos i demás lugares de uso público, impidiendo en ellos acumulación de basuras i derrames de aguas;

2° Reglamentar el uso i la construcción, nivelación i limpia de desagües, acequias y cloacas, i de los canales i acueductos, impidiendo que en ellos arrojen basuras o desperdicios que puedan obstruir el libre curso de las aguas i producir aniegos, pantanos o lagunas, cuya disecación procurarán;

3° Dotar de baños públicos gratuitos a las poblaciones i proveerlas de agua potable, determinando su distribución i estableciendo en todo caso, fuentes i pilones de uso público gratuito;

4ª Establecer o permitir mataderos i establecer mercados dentro de los límites urbanos para el abasto de las poblaciones i fijar las reglas a que deben someterse, (...);

- 5° Crear en los mataderos i mercados inspectores encargados especialmente de mantener el orden i de hacer cumplir en ellos las prescripciones municipales que les conciernan, (...);
- 6° Inspeccionar las confiterías, cafées, fondas tabernas, cocinerías i demás establecimientos destinados al despacho de comestibles o bebidas, (...);
- 7° Reglamentar la instalación i servicio de corrales, caballerizas, fábricas o industrias insalubres, determinando condiciones de limpieza a que deben someterse para que no infeccionen el aire, i pudiendo prohibirlos dentro de ciertos límites urbanos;
- 8° Prohibir la construcción de ranchos o casas de quinchas i paja dentro de ciertos límites urbanos i fomentar la construcción en condiciones hijiénicas, de conventillos o casas de inquilinato para obreros i jente pobre, formando al efecto planos adecuados i ofreciendo exenciones i ventajas a los que se sometan a ellos;
- 9° Promover la vacunación voluntaria, (...);
10. Disponer lo conveniente para evitar o combatir las epidemias o disminuir su propagación i estragos, (...) i pudiendo también reglamentar con aquellos fines la libertad de locomoción; i
11. Inspeccionar las boticas i droguerías, impidiendo que en ellas se espendan sustancias o medicamentos adulterados o en mal estado.²⁵

La lectura de un nuevo orden desde el territorio comunal

Un segundo cuerpo de atribuciones encomendadas al municipio apuntan a las medidas relativas a la creación y mantención de los espacios públicos y el orden público, en un repertorio igualmente heterogéneo. Pero que en su totalidad configura un modo de operar y proceder en escenarios variados, que aplicados a la realidad local darán resultados específicos que afirman esa identidad que Providencia perfila desde aquella condición intermedia o de tránsito, entre campo y ciudad, esbozada desde sus orígenes de precaria urbanidad:

Artículo 25: Como encargadas de cuidar de la *policía de comodidad, ornato i recreo*; de los caminos i obras públicas costeadas con fondos municipales; i de la moralidad, seguridad i orden públicos, corresponde especialmente:

- 1° Fijar los límites urbanos de las poblaciones i determinar las condiciones en que pueden entregarse al uso público otras nuevas o nuevos barrios;
- 2° Reglamentar la numeración metódica de las casas en las poblaciones, i dar denominación a las calles, plazas, avenidas i demás bienes o lugares de uso público, (...);
- 3° Ordenar, dentro de las poblaciones, el aseo de la parte exterior de todos los edificios públicos i particulares, una vez al año;
- 4° Impedir que se peguen carteles en las paredes o puertas exteriores de los edificios; reglamentar la colocación de toldos i de planchas o tablas de aviso sobre las aceras; i fijar el ancho que podrán tener, desde la altura de tres metros hacia arriba, los balcones u obras voladizas de los edificios que se construyan al costado de las calles y plazas, no pudiendo hacerse a menor altura en dichos edificios obra alguna que salga más de medio decímetro fuera del plano vertical del lindero;
- 5° Proveer al alumbrado público de las poblaciones, i a la construcción, pavimentación, reparación, ensanche i rectificación de los caminos, puentes i calzadas, de las demás obras públicas que se costeen con

fondos municipales, i de las avenidas, calles, plazas, parques, jardines i paseos públicos; exigir el cerramiento de los sitios abiertos al costado de los lugares de uso público; atender a la conservación i aumento de las plantaciones municipales i cuidar i asear los monumentos públicos. Ningún nuevo camino i ninguna nueva calle, ni la prolongación de los existentes, podrán tener menos de veinte metros de anchura, en la parte plana; en los cerros i terrenos accidentados, tendrán a lo menos diez metros de ancho;

6° Impedir que se embarace u obstruya el tráfico en las vías públicas, reglamentando la locomoción o transporte en ellas a pie, a caballo, en ferrocarril, carreta, carros, coches i vehículos de toda clase, señalando los sitios en que éstos podrán estacionarse, i pudiendo prohibir el tráfico de trenes, carretas i animales que puedan obstruir i hacer incómoda la libre circulación;

7° Sujetar a tarifa el servicio de los vehículos entregados al uso público en las poblaciones, i establecer registros obligatorios para dichos vehículos i sus conductores, (...);

8° Autorizar, bajo ciertas condiciones i reglas, la colocación, en toda vía o lugar de uso público, de rieles, cañerías, alambres, postes, andamios u otros objetos que puedan estorbar o hacer peligroso el tráfico, (...);

9° Reglamentar la construcción i el uso de pozos, cisternas, acueductos, esclusas, tranques i represas, pudiendo ordenar la destrucción o reparación de los construidos, si los creyesen peligrosos para las poblaciones, (...);

10. Reglamentar la construcción de edificios u otras obras al costado de las vías públicas, determinando las líneas correspondientes i las condiciones que deben llenar para impedir su caída i la propagación de los incendios, i pudiendo ordenar la destrucción o reparación de los que amenacen ruina, (...);

11. Prohibir la colocación en azoteas, balcones i obras voladizas, de tiestos u objetos que puedan caer sobre las vías públicas, e impedir que las aguas-lluvias caigan sobre ellas desde los edificios;

12. Inspeccionar la instalación i uso de los edificios i establecimientos destinados a la asistencia o congregación de gran número de personas (...);

13. Reglamentar, dentro de los límites urbanos de las poblaciones, la colocación, construcción i limpieza de chimeneas, estufas, fogones i calderos; el establecimiento de hornos, de motores de vapor, de fábricas i depósitos de maderas i de materias inflamables o explosivas, (...), sin perjuicio de proveer por su parte a los medios de contener i extinguir los incendios, manteniendo i fomentando especialmente los cuerpos de bomberos;

14. Proveer a la seguridad de las personas i de las propiedades en caso de accidentes calamitosos, como incendios, terremotos, inundaciones;

15. Prescribir reglas para la conservación de las buenas costumbres, tranquilidad i orden público en las calles, plazas, paseos i demás lugares de uso público, (...);

16. Impedir que en los lugares indicados en el número precedente, los ebrios, mendigos i vagos molesten a terceros o intercepten el paso;

17. Reglamentar los despachos i lugares de espendio i consumo de vinos i licores, pudiendo prohibir que se abran en horas o días determinados;

18. Hacer poner el sello o marca de autorización en los pesos i medidas, (...);

19. Impedir las riñas de gallos i corridas de toros, i los garitos o casas de juego de suerte o envite; reglamentar las corridas de caballos; atender a las fiestas cívicas o patrióticas i crear o fomentar establecimientos o fiestas populares de recreación honesta;

20. Reglamentar el uso de los animales de servicio en los lugares públicos, impidiendo emplear contra ellos actos de crueldad o mal tratamiento.²⁶

²⁵ *Boletín de las Leyes i Decretos del Gobierno*, diciembre de 1891 (Santiago), 270-273.

²⁶ *Boletín de las Leyes i Decretos del Gobierno*, diciembre de 1891 (Santiago), 273-276.



L2.17 Vista de avenida Providencia en 1920.

Fotografía tomada desde el paseo sobre el muro del Tajamar, con la iglesia del Seminario Pontificio (derecha) destacando sobre su muro de cerramiento. En el espacio público se observan obras de mejoramiento del sistema viario para los tranvías y la calzada de rodado aparentan ser macadam.

(foto de Carlos Peña Otaegui)

L2.18 Vista del río Mapocho, c. 1920.

Fotografía tomada desde el mismo paseo sobre el muro del Tajamar, en un punto más al oriente, con el puente de madera del Arzobispo y el barrio de Bellavista conformado en la base del cerro San Cristóbal. Esas extensiones de la ciudad dependían funcional y administrativamente de la comuna central.

(foto de autor desconocido)

Más adelante, el cuerpo legal se explyaya en otras atribuciones de los municipios relativas a “promover la educación, la agricultura, industria i comercio” así como de las escuelas primarias, los hospitales y los establecimientos de beneficencia que están a su cargo. De su responsabilidad en la administración de los servicios comunales y la ejecución de resoluciones que establezca su autoridad, hasta llegar a “la organización y sostenimiento de la *policía de seguridad*”, para culminar con los mecanismos de generación de las rentas municipales. Sobre este marco legal y bajo sus reglas de juego, Providencia como cada territorio comunal desarrollará y condicionará su evolución, desde una tensión permanente entre la situación preexistente en relación a Santiago y el escenario de futuro que sus habitantes y autoridades locales serán capaces de construir en el propio lugar, con una nueva vocación hacia su configuración de perfil decididamente urbano, y en cierto modo alternativo en la expresión de su forma construida y configuración distinto a todo lo conocido hasta la fecha por la evolución urbana trazada por la ciudad capital.

La creación o aparición de Providencia como territorio con identidad propia

La comuna de Providencia es creada a partir del temprano desmembramiento de toda el área nororiente de la comuna de Ñuñoa, a sólo seis años después de la instauración de la nueva estructura comunal dada a todo el país:

Por Decreto N° 519 de 25 de febrero de 1897, firmado por el presidente don Federico Errázuriz Echaurren, fue creada la comuna de Providencia, (...), todo el sector norte de la comuna de Ñuñoa pasó a formar parte de la nueva comuna. (...) Se le dio por cabecera la población que se había formado en las proximidades de la avenida Providencia.

Pocos meses después se dio a la población que se señaló como cabecera de la comuna el título de villa. Aquello ocurrió el 15 de julio de 1897 con la firma también de don Federico Errázuriz Echaurren.

La primera Municipalidad de Providencia, fue elegida aquel mismo año de 1897, en las elecciones municipales que entonces se realizaron en todo el país. Un decreto de 26 de febrero de aquel año le asignó el número de 9 regidores. (...) Esta Municipalidad según la ley debía tener una duración de tres años y, por tanto, el siglo XIX expiraría con ella.²⁷

Ese momento fundacional de la comuna significa un esfuerzo, casi inconsciente, de dar forma e identidad a un territorio que se debate entre el soporte de una estructura rural que configura la propiedad de la tierra y los desbordes que la “ciudad propia” ha instalado en su comarca con cuerpos edificados de cierta envergadura y variados usos, en especial, sobre el camino de Providencia y su prolongación al oriente, principal traza de penetración para acceder a su territorio.

Bajo los principios de la nueva ley y con las reglas que sus atribuciones le confieren, los tres años que cierran el siglo decimonónico serán el umbral que abra la nueva realidad del lugar. Son operaciones muy sencillas y tan relacionadas o desconectadas entre sí, como lo refleja su enumeración en el articulado de la propia norma, reconociendo que el conjunto de operaciones prácticas unas, simbólicas otras, dan más temprano que tarde una identidad propia tanto a la comuna como a su futura avenida.

²⁷ René León Echaiz, *Ñuñoahue* (Santiago: Editorial Francisco de Aguirre, 1972), 164-165.

El día 2 de mayo de 1897, se constituye la Municipalidad de Providencia conforme las elecciones de regidores realizada en el mes de febrero anterior. Constituidas sus autoridades, las primeras medidas apuntan a dar sede al municipio y sus correspondientes servicios, para lo cual se “acuerda arrendar provisoriamente la casa, por dos meses, donde se sesiona actualmente”²⁸, sede donde permanecerá casi por 20 años. Corresponde a la propiedad de una casa quinta ubicada sobre el camino de la Providencia (actual esquina suroriente de avenida Providencia y Eliodoro Yáñez), equidistante del Camino de Cintura y la Casa de Huérfanos, el arco de distancia donde el camino sobre el nuevo territorio comunal tiene su mayor intensidad de uso. En el lugar se planteará, a corto tiempo, la “propuesta para construir un puente sobre el río Mapocho que una Providencia y Bellavista con el concurso del Arzobispado”²⁹, constituyéndose en el primer puente de relación entre ambos bordes del río Mapocho, aguas arriba de la ciudad consolidada.

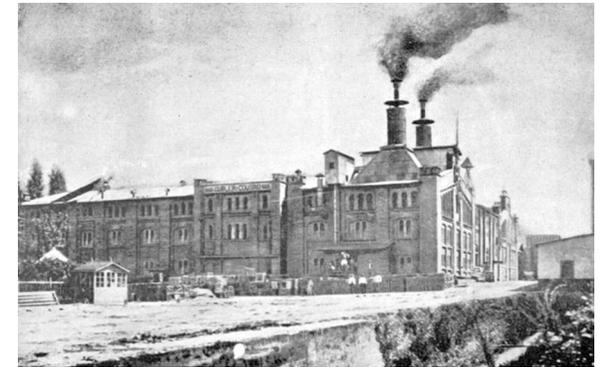
La investidura del rango de avenida

Dos acciones de carácter más simbólico que práctico del ejercicio de gobierno local del nuevo municipio son, por una parte, el establecido en la ley de municipios autónomos de “dar nombre de villa a la población cabecera de la comuna”³⁰, correspondiente en este caso a la agrupación de viviendas que paulatinamente se han ido consolidando frente a la iglesia de la Casa de Huérfanos, entre la vereda norte del camino de Providencia y la caja del río Mapocho. Y por otra, comenzar a designar su principal vía de conexión con el rango de “avenida Providencia”³¹, condición que se registra por primera vez en septiembre del año fundacional y se utilizará en adelante en toda referencia escrita oficial que designe al antiguo camino.

La nueva condición de avenida otorgada al camino, se verá de inmediato exigida por un creciente aumento de los flujos sobre su mismo perfil preexistente. De manera urgente se producirán solicitudes de “prolongar la línea de ferrocarril de sangre”³² que circula desde las principales vías de la ciudad consolidada. Consistente en tendidos de rieles ferroviarios de trocha angosta sobre los que circulan vagones tirados por caballos y actúa como el primer medio de transporte público, entre los puntos más alejados de la propia ciudad y entre ésta y las nuevas extensiones ocupadas en su entorno:

En junio de 1857, junto con iniciar los trabajos de construcción del tren al sur, la misma empresa de ferrocarriles había inaugurado una línea urbana de tranvías de sangre que unía la estación de ferrocarriles (actual Estación Central) con el centro de Santiago, (...) en 1889, se había aumentado el servicio a la importante cantidad de 158 carros con 138 en servicio y mantenía nueve líneas principales de las que siete partían desde la Plaza de Armas.

(...) El 2 de septiembre de 1900 se inauguraron en Santiago los tranvías eléctricos, (...) con estas mejoras en el servicio, se hizo posible la extensión de las líneas del ferrocarril urbano hasta las nuevas poblaciones que se estaban levantando en la periferia en la primera década del siglo. En 1905 se pedía la extensión de la línea de Providencia hasta la fábrica de cerveza (Providencia y Tobalaba), con un ramal que abarcaría, en toda su extensión, la nueva avenida Pedro de Valdivia.³³



L2.19 Vistas de industrias locales, c. 1900.

Fotografías de las instalaciones de industrias localizadas en el territorio comunal e inmediatas al camino de Providencia. La fábrica de tubos Grau (superior) corresponde en la actualidad a las Torres de Tajamar. La planta de la Cervecería (inferior) ocupaba el lugar del actual Costanera Center y Torre Santiago. Ambas desarrollaron barrios aledaños para sus obreros y empleados. (fotos de autores desconocidos)

La nueva infraestructura de transporte requerida junto a la mayor intensidad en el uso de la vía, sea por este medio u otros de la época, implican asumir la cuestión del diseño de la superficie de rodado en condiciones y exigencias acorde a la intensidad y el modo de su uso. A la irregularidad natural del suelo de un camino de tierra apisonada y de ancho variable, se agrega la interrupción permanente por canales y acequias, unas que se salvan con precarios puentes y otras que muchas veces se cruzan por vadeo, lo que no resulta posible de ocurrir para la regularidad en sus niveles de un medio como el tendido de la vía ferroviaria.

Esto se convertirá en proyecto prioritario, debiendo asumir “obras de arte” que permitan rebajar las líneas de los canales del agua para dar paso fluido en la superficie a los tendidos de rieles, sin interrumpir los flujos de cauces como los de Galindo o Ciudad, entre otros, que arrancan del río Mapocho hacia los terrenos cultivados de toda el área agrícola en explotación o hacia las instalaciones industriales y de molinos, que usan la fuerza del agua como energía. Será la construcción de sifones con distintas capacidades, los que permitirán la compatibilidad y simultaneidad entre ambos requerimientos, uno urbano y otro agrícola, durante un período de transición, que el riego por acequias de los árboles en las futuras avenidas y parques de las casas quintas, harán más extensivo en el tiempo de reemplazo o extinción de los mismos.

Junto a ello se demanda una cubierta de pavimento más estable y resistente a la variedad e intensidad de los nuevos usos, así como que evite el polvo levantado por la misma intensidad asumida por los flujos de distintos usuarios de la avenida. Se opta inicialmente por el empedrado de la calzada con material extraído del mismo río, opción que al poco tiempo será sustituida por alternativas más adecuadas a la exigencia de los nuevos usos que se agregarán a corto plazo, como son los automóviles.

Otro componente que irá otorgando una nueva configuración al perfil de la naciente avenida será la exigencia de otorgar líneas de deslinde regulares y edificados para las propiedades y usos que la enfrentan. Como la registrada para la cervecería, en su extremo oriente, donde “se acordó dar la línea a la fábrica Gubler para hacer una reconstrucción en la avenida Providencia”³⁴, o en el caso del recinto del Seminario, en el sector poniente de la misma, “se da cuenta que el Seminario Conciliar va a reedificar la muralla del costado de la avenida Providencia y que la Alcaldía le ha dado línea de edificación, con que se les obliga a ceder a la vía pública un espacio de terreno. Se manifiesta que así quedará del mismo ancho que tiene frente al callejón de Lo Pozo”.³⁵ El camino rural se constituye en una avenida en propiedad cuando es capaz de configurar una sección tridimensional donde existía sólo una traza sobre el suelo.

A ello se agrega tempranamente, iniciativas para establecer postes de alumbrado público en la avenida principal, los que se proponen inicialmente en islas al eje de la calzada. Así como la solicitud de generar veredas pavimentadas y diferenciadas de la calzada vehicular, “se autoriza al Alcalde para hacer una vereda en la parte norte de la avenida Providencia”³⁶, correspondiente a un primer tramo entre la avenida Pedro de Valdivia y la Casa de Huérfanos. Todos componentes que desde su aparición hasta su consolidación por repetición en la extensión de la avenida, irán dando un carácter y un sentido al lugar que agrega a todo lo existente una cualidad de diversificación y complejidad creciente que da cuenta de

²⁸ Actas Consejo Municipal, Providencia, 4 de mayo, 1897.

²⁹ ACM, Providencia, 6 de agosto, 1897.

³⁰ ACM, Providencia, 20 de mayo, 1897.

³¹ ACM, Providencia, 3 de septiembre, 1897.

³² ACM, Providencia, 2 de julio, 1897.

³³ De Ramón, *Santiago de Chile*, 157-158.

³⁴ ACM, Providencia, 7 de enero, 1898.

³⁵ ACM, Providencia, 11 de noviembre, 1898.

³⁶ ACM, Providencia, 18 de marzo, 1898.



L2.20 Plano de la ciudad de Santiago de 1905.

Detalle de plano sobre trazado de avenida Providencia desde plaza Colón hasta cruce del canal San Carlos. Con las instalaciones de la Casa de Huérfanos y población Providencia en el centro de la misma. Reconoce un lado occidental dominado por los callejones y urbanizaciones progresivas asociadas, y por el lado oriental las fragmentaciones del fundo Los Leones y caminos interiores. (plano del Ejército de Chile)

esa urbanidad incipiente, ganada por la suma de pequeñas acciones concatenadas en contraste con otras estrategias de intervenciones de magnitud que recualifican radicalmente en un solo golpe al lugar, y que en el lugar de la avenida Providencia también ocurrirán.

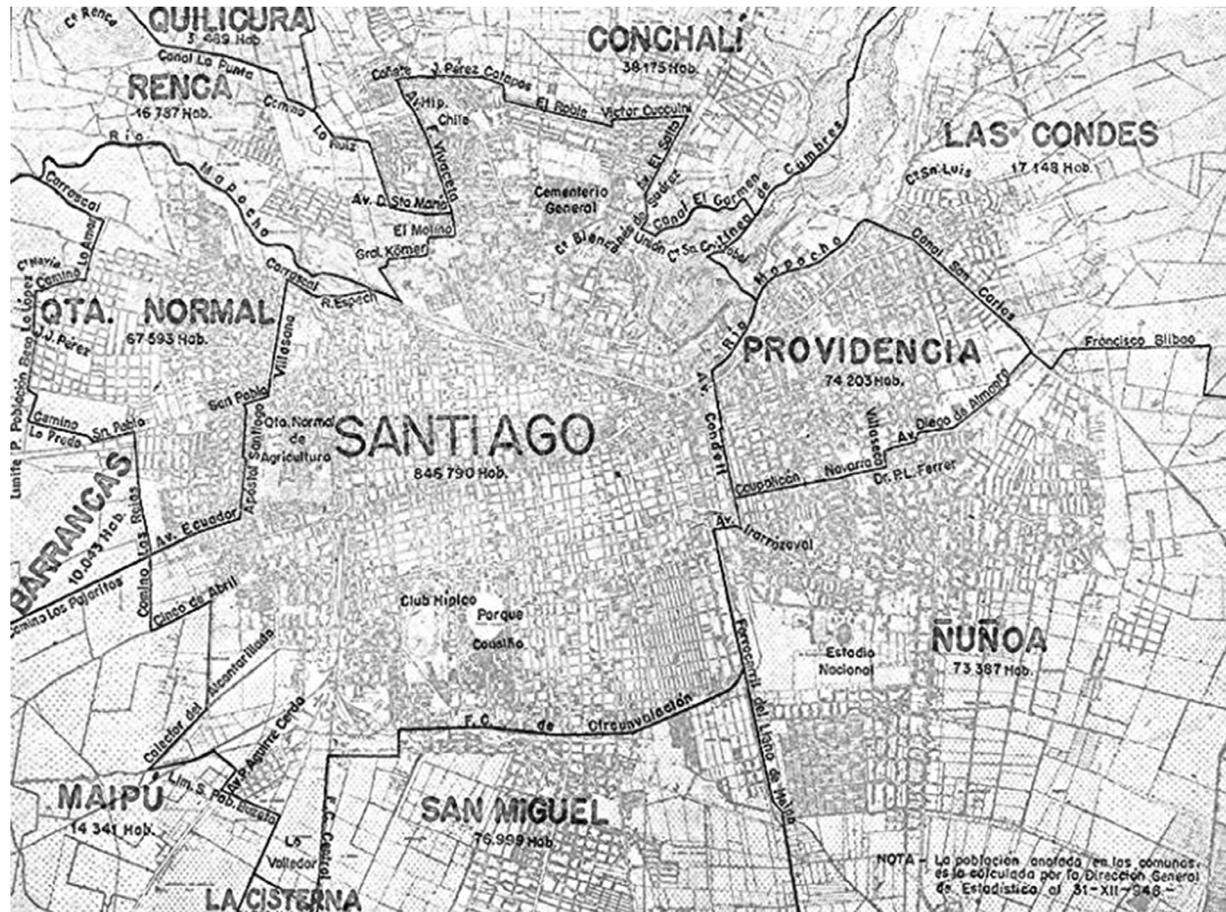
Las primeras actuaciones municipales sobre el espacio público

Las primeras intervenciones sobre la avenida Providencia vienen acompañadas por otras acciones del municipio, que desde planos muy variados también inciden sobre el destino de la misma avenida. Algunas de ellas corresponden a requerimientos tan básicos como la necesidad de contar con un plano comunal.³⁷ Así como la instalación de servicios locales como el Dispensario Comunal que se ubica contiguo a los edificios y pabellones en funcionamiento del existente Hospital Salvador, institución a la que el municipio entrega un subsidio regularmente, el que se verá cuestionado al momento de tener el deber de mantener un dispensario municipal. También se demanda la creación de escuelas públicas para la totalidad del territorio comunal, partiendo por establecerlos en Providencia, Las Condes y Barnechea. El sistema de vigilancia se organiza territorialmente, de acuerdo al carácter de cada zona, reconociendo desde la condición más urbana y consolidada en barrios como Bellavista, pasando por situaciones intermedias como las proximidades de la avenida Providencia, donde se combinan instalaciones industriales con las primeras poblaciones residenciales y los asentamientos que las precedieron, hasta llegar a la condición más rural en la extensión de Las Condes que llega hasta la cordillera, ajustando para cada requerimiento cada tipo de policía.

Contrasta en la voluntad demostrada por la autoridad comunal recién constituida, la continuidad de ciertas inercias en algunos usos permitidos en cercanías de la avenida como la instalación de nuevas industrias autorizadas por el municipio, en contraste con la pronta y rápida aplicación de la solicitud de deshacer los ranchos instalados en su territorio, precarios refugios ocupados por la población más desfavorecida.

Otra actividad permitida y de preexistencia en el lugar son las instalaciones para explotación de pozos de arena y de materiales áridos del río, a través de concesiones entregadas a particulares. Los que se trasladan al oriente de la ciudad, aguas arriba del torrente como consecuencia de la canalización ejecutada al Mapocho en su tramo que cruza la comuna de Santiago, así como por la aparición de demanda de estos materiales por las construcciones generadas en los nuevos suburbios. La diversidad de usos existentes e incorporados, de usos permitidos y prohibidos, otros fomentados u obstaculizados, irán a través de su persistente aplicación normada en el tiempo, configurando y reafirmando una identidad que la comuna viene construyendo para su territorio con su población, aún desde antes de la existencia, reconocida y formalizada, de su institucionalidad formal.

³⁷ A la fecha está en desarrollo el plano del Ejército, dibujado entre 1895 y 1905, de una exactitud inusual para la época, cubre todo el territorio de Santiago, urbano, rural y natural con igual precisión. Es el primero en su tipo y será la base de los futuros planos desarrollados por el Instituto Geográfico Militar.



L2.21 Plano de la ciudad de Santiago de 1946.

*Plano de la ciudad que marca los límites comunales a la fecha, donde la comuna de Providencia se ha segregado de Ñuñoa y posteriormente Las Condes de ella. A la fecha su configuración es caso la definitiva faltando el desplazamiento de borde norte a la línea de cumbres de la cadena del cerro San Cristóbal.
(plano de autor desconocido)*

La instalación del nuevo gobierno comunal no será fácil: la magnitud de las tareas, los pocos recursos financieros disponibles y la incidencia de años de crecidas del río, complican la labor de sus autoridades fundadoras. Al año 1902, la situación administrativa es tan crítica que las actas del consejo municipal registran los debates que consideran la “conveniencia de solicitar la anexión de Providencia con Santiago, siempre que subsista como comuna dentro de esa Municipalidad”.³⁸ Como resultado a la situación planteada, el gobierno central decide la segregación territorial de los barrios de Bellavista y Vicuña Mackenna, hasta el callejón de Lo Pozo. Así se reduce el territorio comunal, especialmente en áreas más urbanizadas y son traspasados a la comuna de Santiago, que los reclamaba desde la partición inicial con Ñuñoa.

El año anterior, también por decreto presidencial, se desprendía de la comuna de Providencia todo el territorio comprendido al oriente del canal San Carlos, con la creación de la nueva comuna de Las Condes, la que en la práctica demorará hasta el año 1932 en constituir un gobierno local autónomo. En ese momento, Providencia con la separación de los territorios de Las Condes configura el tamaño comunal, que tras ajustes posteriores de menor cuantía en sus límites, la constituye como unidad comunal hasta hoy.

La temprana segregación de Las Condes refleja la existencia de permanentes conflictos de interés y las adversidades afloradas por la nueva división administrativa del territorio nacional:

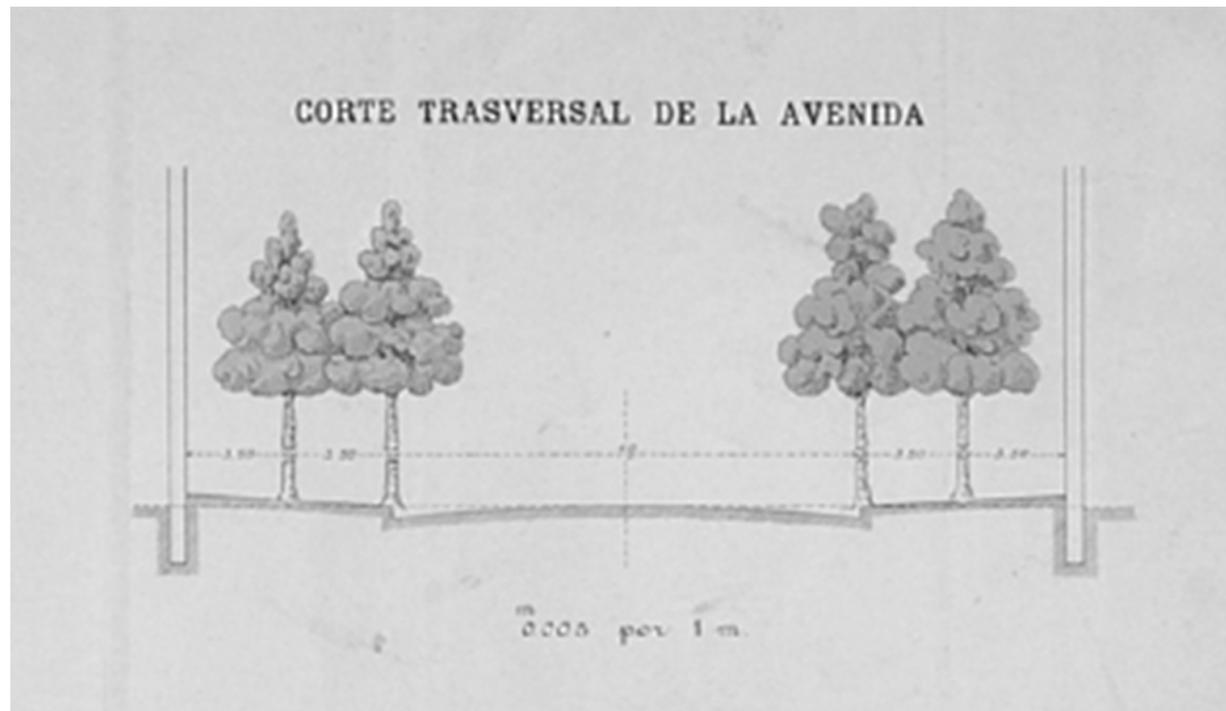
(...) algunos de los alcaldes y regidores de estos nuevos municipios eran también propietarios de chacras o de fundos en la comuna cuyos habitantes los habían elegido. Esto puso en manos de los alcaldes-propietarios las herramientas legales para proceder a la formación de poblaciones, puesto que los permisos los otorgaba la misma municipalidad de la cual eran administradores. Este mecanismo permitió que, antes de cinco años de vigencia de esta ley, las comunas de Providencia y Ñuñoa, situadas al oriente de la ciudad, viesan aparecer las primeras poblaciones, constituidas en pioneras de la especulación de terrenos que, a medida que avanzaba el siglo XX, se hacía más intensa.³⁹

A inicios del nuevo siglo están dispuestas sobre el territorio todas las condiciones y fuerzas necesarias para modelar una nueva forma del lugar, inicialmente dialogante entre la herencia o tradición rural y la novedad o fuerza urbana, pero en lo esencial es la conducción y dirección que se logre dar desde la concatenación de toma de decisiones, a los nuevos mecanismos de producción de suelo urbano como negocio floreciente y mejor opción de rentabilidad de la tierra, los que van a configurar la nueva forma y el nuevo sentido de los territorios comunales y sus fragmentos.

La evolución de la avenida Providencia como escenario por excelencia de procesos detonados sobre la ciudad expandida trazará su nueva imagen urbana de plaza de intercambios, sean ellos funcionales, comerciales o culturales, como expresión de la nueva sociedad de suburbios en ciernes.

³⁸ ACM, Providencia, 30 de abril, 1902.

³⁹ De Ramón, *Santiago de Chile*, 191.



L2.22 Plano de la nueva población Providencia de 1895.
*Detalle de la sección propuesta para avenida Pedro de Valdivia en el plano de loteo y trazado ejecutado para el proyecto de la nueva urbanización localizada en la chacra inmediata a la Casa de Huérfanos de Providencia.
(plano de José Manuel Figueroa)*

La ciudad y la avenida. 1 (2) 3

La Población de la Providencia: sentido de lugar, 1895.

La Gran Avenida Pedro de Valdivia: matriz urbana del nuevo territorio.

Un componente urbano clave en la comprensión de la estructura de orden, que una vez implantada, dominará la matriz urbana de Providencia, tanto para la escala comunal como de la propia avenida será el proyecto de la “Nueva Población de la Providencia”. A la comuna, lo hará desde el establecimiento de un orden dominante norte-sur del territorio generado desde un sistema de avenidas principales que cruzan rectas e irrigan el nuevo tejido residencial desde la tensión y conexión entre las dos avenidas principales, antiguos caminos rurales, que comunican el oriente con la ciudad central: las avenidas Providencia e Irarrázaval. A la avenida, con la implantación de una estructura de peine, que a tramos regulares y perpendiculares ritmados a la avenida principal, articula y subordina una red secundaria que conecta por vías principales a las propiedades principales, de modo directo, y media hacia tejidos menores, de calles y barrios residenciales, que en su conjunto dependen de la avenida principal como vía de intercambio y contacto hacia la ciudad central.

El proyecto urbanizador fundacional del orden local

El proyecto se desarrolla en un umbral de tiempo comprendido entre la promulgación de la ley de comuna autónoma, con la creación de la comuna de Ñuñoa en 1891, y la creación de la comuna de Providencia en el año de 1897:

Es así como en 1895 aparece a la venta un proyecto revolucionario, con la firma del ingeniero geógrafo José Manuel Figueroa, que implica el loteo residencial de un antiguo fundo del Arzobispado de Santiago, (...) ubicada entre el camino de la Providencia a los Baños de Apoquindo (actual avenida Providencia) y el camino de Ñuñoa (actual avenida Irarrázaval). El fundo había estado originalmente destinado a la plantación de la viña Pedro de Valdivia (...)

El fundo había sido adquirido en 1893⁴⁰ (...), previo acuerdo de preservación del usufructo de unos terrenos ubicados al suroriente que iban a ser ocupados (hasta hoy) por una iglesia y un convento de monjas.⁴¹ Los propietarios en 1894, conciben un negocio de urbanización selecta para lo cual contratan los servicios profesionales de Figueroa.⁴²

El paño de terreno corresponde a una faja de 3.300 metros de largo, entre ambos caminos, y un ancho irregular de alrededor de 420 metros promedio (fluctúa entre los 360 y 450 metros). Deslinda al oriente con la chacra de Lo Bravo, una extensa propiedad que llega hasta el canal San Carlos y se encuentra en manos de un propietario. Luego deslinda con algunos pequeños propietarios y la chacra de Aguirre en su extremo sur. Por el lado poniente, lo hace con la chacra de la Providencia, con su Casa de Huérfanos en funciones y la futura Casa de Orates, en construcción 800 metros al sur, instalaciones estas últimas que serán definitivamente ocupadas por el Ejército.

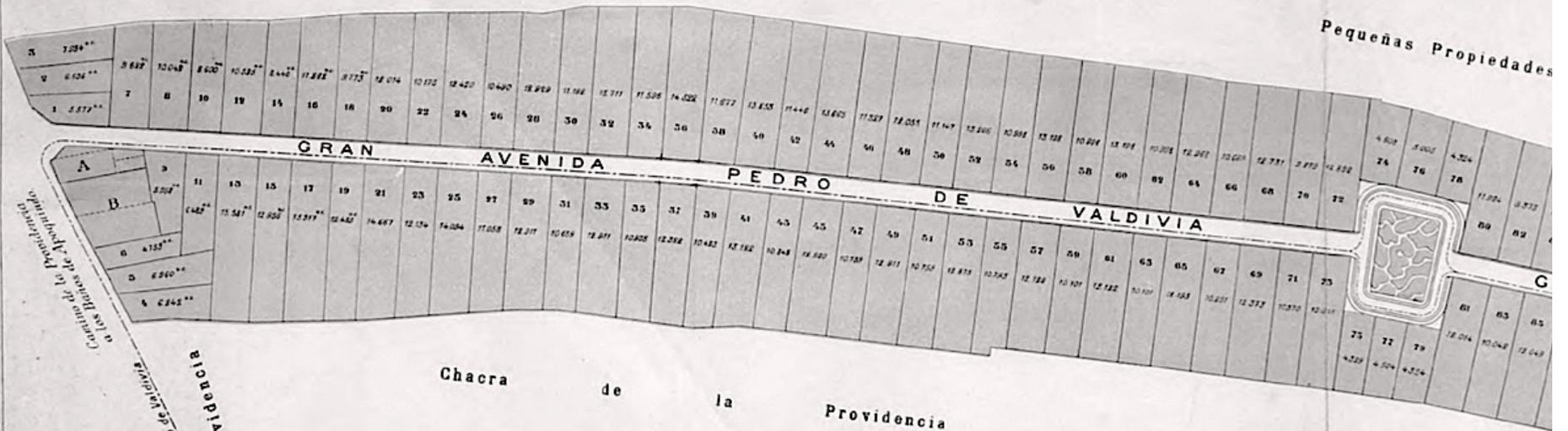
⁴⁰ Los compradores corresponden a un grupo de inversionistas integrado por Alfredo Barros Errázuriz, Alejandro Valdés, Ricardo Reyes y Marcial Guzmán.

⁴¹ Corresponde al monasterio de San José de las Carmelitas Descalzas de Chile, llegadas el año 1860 a la ciudad e instaladas en una casa frente al cerro Santa Lucía, desde donde se trasladan a la avenida Pedro de Valdivia en 1942.

⁴² Alberto Gurovich, “El proyecto como metáfora”, *Boletín CF+S* 42/43, ETSAM, Madrid (2010): 236.

Chacra de lo Bravo

Pequeñas Propiedades



Chacra de la Providencia

PLANO TOPOGRÁFICO
DE LA NUEVA POBLACION

"PROVIDENCIA"

Escala de 4 milimetro por metro

J. M. FIGUEROA
Ingeniero

DIRECTORIO DE LA SOCIEDAD POBLACION PROVIDENCIA	
PRESIDENTE	don Joaquin Fernandez B.
VICE	» David Frias
DIRECTORES	» Samuel Gana U.
	» Manuel Dominguez
	» Nicator Monks Santa Maria
	» Miguel Fernandez Jara
DIRECTOR JEFE	don Mariano Fontecilla
OFICINA : Huérfanos, 10-F.	

Calle de la Casa de la Providencia
 F. C. Urbana

El proyecto propuesto consiste en lo esencial en una avenida central, que cruza de norte a sur la faja de suelo, generando una partición de terrenos perpendiculares de alrededor de 35 metros de frente por una profundidad variable, condicionada por la irregularidad presente en el predio original:

Abren un camino central de 30 metros de ancho con una calzada de 16 metros y veredones de 7 metros, flanqueando la avenida con una plantación de dos líneas de plátanos orientales, separadas entre sí y entre el cerro de las propiedades por un intervalo de 3,50 metros. El loteo, propuesto al año siguiente, subdivide la faja en 147 quintas desplegadas a lo largo de aquella vía central, que pasa a nombrarse callejón Pedro de Valdivia.⁴³

La misma vía central, en el plano de aprobación del proyecto de 1895, figura con el nombre de Gran Avenida Pedro de Valdivia. Es el paso de la lectura de procesos que arrancan de raíces rurales de subdivisión parcelaria, para aceleradamente asumirse como las grandes promociones de suelo urbanizado, reflejo de una nueva realidad urbana por venir:

Debido a la complejidad de los alcances que comienza a tener, la operación general se traspasa a la Sociedad Población Providencia, adjudicando su venta a la Bolsa de Comercio de Santiago, para lo cual se forma un Directorio presidido por don Joaquín Fernández Blanco y compuesto por un conjunto de importantes personalidades.

Con ese respaldo es reformado el proyecto inicial, rectificándolo para ofertar una mayor diversidad, que abarca 146 quintas y 93 predios de menor tamaño, situados en el extremo surponiente en seis manzanas de catorce sitios cada una y nueve solares más en los cabezales.⁴⁴

A la magnitud de la operación se agrega la complejidad que ésta adquiere, y se refleja en el cambio de estrategia en el modo de abordar la operación inmobiliaria. Eso lo confirma el perfil de los nuevos actores involucrados en la operación.⁴⁵ Asimismo el cambio en el propio proyecto, aún sin desvirtuar su sentido original, habla de un ajuste en la oferta que se adecúa al posible mercado comprador, lo que tendrá consecuencias en el perfil futuro de la avenida en sus tramos sur y norte, respectivamente. Un proyecto que se origina en la creación de parcelas para alojar casas quintas, más cercanas a una realidad rural, ven en la implementación del mismo proyecto el escenario del lugar desplazado a una expresión de suburbio ajardinado de novedosa pero más débil referencia local.

La mayor reducción de tamaño en los predios será hacia el sur, cerca de la avenida Irarrázaval, el eje de transformación y venta de suelo urbanizado más dinámico a la fecha y por el que apostarán inversionistas, compradores y autoridades hasta la década de 1920. Los predios de mayor tamaño se mantienen hacia el extremo norte de la nueva avenida, cercana a la futura avenida Providencia asociada a una imagen de casas quinta más rurales por la mayor lentitud de cambio en un camino cargado de conventos, instituciones e industrias que lo hacen, temporalmente, menos atractivo a la cultura de cambio del momento. A futuro, ello redundará en la calidad y magnitud de las casas y jardines que se consolidarán en las cercanías de Providencia cuando despegue y supere a Irarrázaval como principal eje de la dinámica urbana desencadenada hacia el oriente de la ciudad fundacional.

Las nuevas infraestructuras asociadas a la nueva avenida

Otro elemento fundamental para la comprensión del nuevo desarrollo de los suburbios en gestación del territorio oriental de la ciudad capital lo constituye la incorporación de infraestructuras de comunicación y conectividad, que reordenan las referencias y relativizan las distancias, desde la accesibilidad de proyectos como la población Providencia con el resto de la ciudad:

Completando el diseño de Figueroa, se emplaza una línea de tranvía de tracción animal a lo largo de la avenida recién formada, de tres kilómetros de largo, extendido entre los caminos de Providencia y Ñuñoa, sin tornamesa en ambos extremos y con un rueda de rotación central (actual plaza de Pedro de Valdivia) para conservar la dirección en los trayectos de ida y vuelta.

El servicio independiente de este circuito, bautizado como Ferrocarril Urbano Pedro de Valdivia, es inaugurado el 9 de marzo de 1896. Será electrificado en 1912, manteniéndose como propiedad de la Sociedad de Tranvías Eléctricos Pedro de Valdivia hasta ser finalmente adquirido en 1925 por la Compañía Chilena de Electricidad, que lo incorpora a la red general de la ciudad mediante dos recorridos regulares.⁴⁶

Las dos líneas de tranvías señaladas corresponden: una, a la línea Pedro de Valdivia, que se inicia en la plaza Argentina frente a Estación Central, sube por la Alameda y avenida Providencia y recorre la avenida hasta Irarrázaval y retorna por igual trayecto; y la otra, a una que arranca de Plaza de Armas, sale a la Alameda por calle Estado, continúa por avenida Providencia y Pedro de Valdivia hasta Irarrázaval y regresa por un trazado similar. A ese momento, la nueva avenida Pedro de Valdivia ya ordena su referencia y conectividad con la ciudad central privilegiando a avenida Providencia como eje principal. El servicio del tranvía de avenida Pedro de Valdivia funcionará hasta inicios de la década de 1950 siendo reemplazado por un servicio de trolebuses eléctricos que replicará la conectividad anterior con similares recorridos.

203

El nuevo escenario urbano puesto a prueba

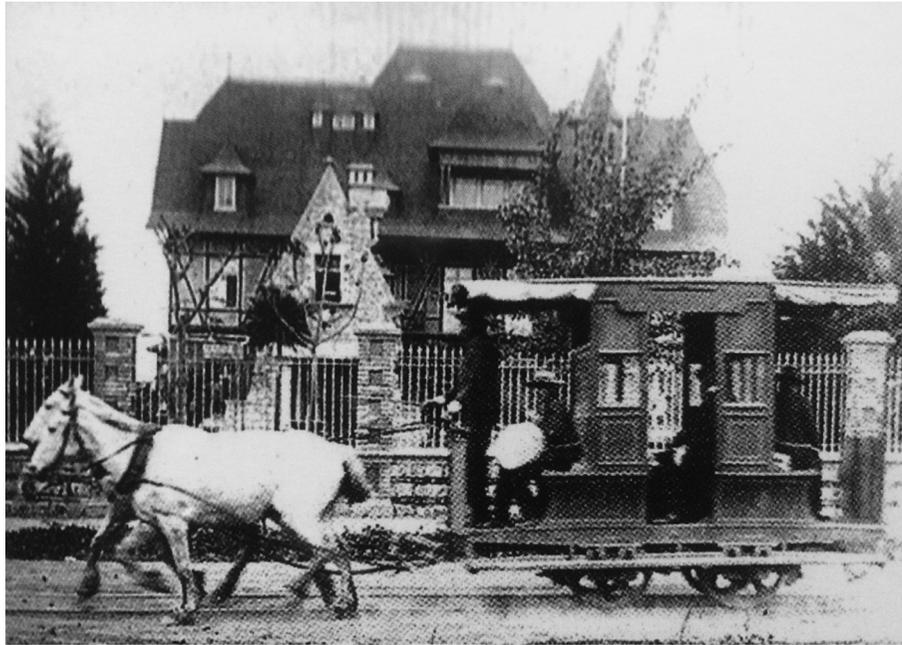
La estructura lineal del conjunto, ordenada desde una avenida central única y el perfil que combina espacios de circulación de peatones, carruajes y tranvía, más el distanciamiento propuesto de las edificaciones aisladas respecto a la línea de propiedad, sumado al entusiasmo con que algunos profesionales locales acogieron las ideas de la ciudad lineal, llevan a sugerir inspiraciones e influencias. También lo respalda la similitud de la forma adoptada por el negocio inmobiliario que promueve la nueva urbanización. Para el caso de los proyectos generados en torno a la ciudad de Santiago, como el caso de la Población de la Providencia entre otros, lo más interesante está dado por el intento de conciliar una tradición de sociedad rural con arraigo a la tierra, con los desafíos de un progreso amarrado inequívocamente a lo urbano, escenario que se muestra cada vez más alejado de esa realidad añorada y en permanente recomposición. A conciliar ambas fuerzas apunta la voluntad de encontrar y materializar ese nuevo lugar que constituya un punto de equilibrio convincente a todos:

⁴³ Gurovich, “El proyecto como metáfora”, 236.

⁴⁴ Gurovich, “El proyecto como metáfora”, 237.

⁴⁵ Gurovich destaca las condiciones de personajes como el mismo Joaquín Fernández Blanco quien ha sido intendente de Santiago y Valparaíso, fundador de la Bolsa de Comercio de Santiago, socio fundador del Banco de Chile, consejero de la Caja de Crédito Hipotecario y miembro de la Junta Superior de Beneficencia.

⁴⁶ Gurovich, “El proyecto como metáfora”, 236.



L2.24 Vistas de avenida Pedro de Valdivia, c. 1920.

Fotografías sobre la nueva avenida ya construida y en uso, frente a casa de Carlos Larraín (superior) con el “carro de sangre” correspondiente al tranvía, y desde la plaza en el punto medio de la avenida (inferior), en formación, mirando hacia el norte y al camino de Providencia. (fotos de autores desconocidos)

Hay que aumentar la producción, ¿cómo? Llevando a los campos población, capital, ciencia y trabajo; llevando a ellos el exceso de población que se ahoga en las ciudades; llevando a ellos el capital improductivo que se acumula en los bancos y cajas de ahorros; urbanizando los campos, construyendo vías de comunicación y transporte para hacer las comunicaciones fáciles y baratas, fertilizando nuestras tierras con las aguas de los muchos ríos que van a morir, como lo hemos dicho, al mar, sin utilidad alguna y aplicando, por último, a las tierras la agricultura científica, la sabia, no la rutinaria, para que se enriquezca con un mejor cultivo y de esta manera se podrán poblar los campos con una población sana, vigorosa, activa y rica.

Y esto se conseguiría seguramente con la aplicación de la ciudad lineal llevándola por todas partes, realizándola grande, e la misma forma en que se puede hacer en pequeño, alrededor de las grandes capitales, como ensayo de urbanización.

Sería interesante observar la transformación radical que haría en la agricultura, en la industria, en la vida misma, si se pudiera llevar a la práctica, como experimento sociológico y económico, una ciudad lineal, (...) compuesta de una calle central de 40 a 50 metros de ancho, recorrida por tranvías eléctricos, alumbrada por potentes focos, hermosea y sombreada por 4 o 6 filas de árboles, canalizada toda a lo largo con abundante agua y enriquecida, alegrada y poblada por una población viva en casa propia adquirida lentamente a fuerza de laboriosidad y de ahorro. Y en esas casas más lujosas, como “chateaux”, en las que vivirían los potentados de la riqueza; otros lindos chalets o villas para los empleados y la clase media acomodada y otras más modestas para los obreros; pero todos cómodos, alegres, llenos de sol y de luz; (...)⁴⁷

Agrega el mismo Carvajal, más adelante, reforzando su argumento a favor de una expansión ineludible de la ciudad moderna como respuesta a su nueva escala:

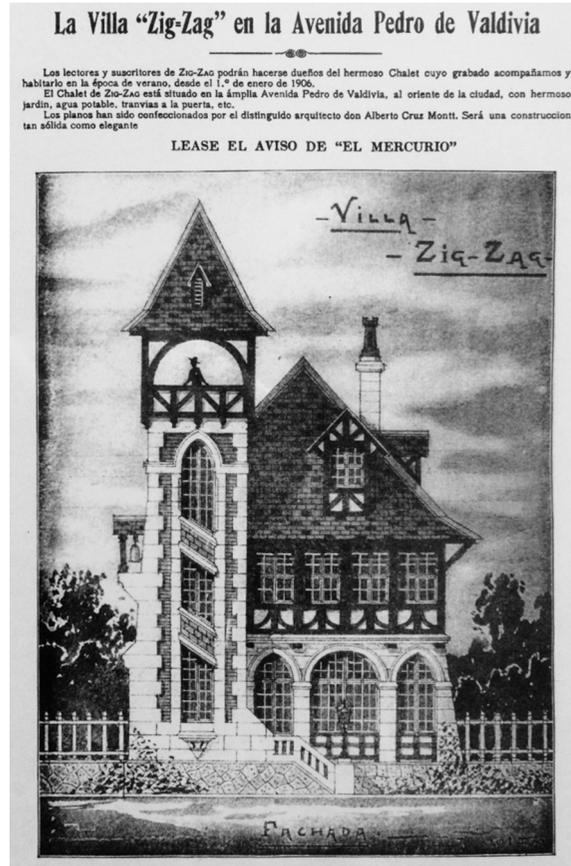
Lo natural, lo lógico es que las grandes poblaciones se extiendan hacia la periferia buscando aire puro, mucha luz, terreno abundante y barato en que desarrollar las industrias necesarias en las inmediaciones de toda gran capital y en que hacer una vida más desahogada, más sana y más cómoda. La cuestión no es, pues, de distancia sino de medios de locomoción y hay que procurar hacerlos frecuentes, rápidos y baratos para favorecer todo lo posible ese movimiento de dilatación de las grandes capitales.⁴⁸

La consolidación de la urbanización de la avenida Pedro de Valdivia, con fundamentos más modestos y pragmáticos que la teoría sostenida por Carvajal, irá paulatinamente materializando en el lugar los mismos principios urbanos de edificar otra nueva realidad urbana:

Comienzan a venderse los terrenos y, con la participación de los más connotados arquitectos de la época, se van edificando residencias de lujo de estilo heterogéneo, conforme un modelo importado denominado como *cottages*, *villas* y *chalets*. Todas ellas dispuestas en pabellones aislados (distanciados de las medianeras) y con habitaciones asoleadas, fáciles de asear y ventiladas. Esto es, que además de marcar su dominio territorial —en una simulación de las casas principales del ámbito rural— y enfrentarse al paisaje entonces despejado, se avienen a las recomendaciones sanitarias que circulan en el ámbito internacional. Esta formación no es inédita, (...) su más efectivo *campo de prueba* lo proporciona el diseño europeizante de las residencias habilitadas en los 63 sitios que fracciona la avenida Oriente del Camino de Cintura (actual avenida Benjamín Vicuña Mackenna), entre la Alameda de las Delicias y el camino de Ñuñoa (1873–1900)

⁴⁷ Carlos Carvajal, *Arquitectura racional de las futuras ciudades* (Santiago: Imprenta Barcelona, 1912), 70-71.

⁴⁸ Carvajal, *Arquitectura racional*, 72.



L2.25 Proyectos para avenida Pedro de Valdivia, c. 1905.
Dibujos de elevaciones de fachada principal hacia la avenida de dos proyectos de casas diseñados para la nueva urbanización. La primera (izquierda), corresponde al arquitecto Josué Smith Solar y se encuentra construida en acceso de palacio consistorial. La segunda (derecha) del arquitecto Alberto Cruz Montt, fue encargada para ser sorteada entre lectores del semanario Zig-Zag a modo de estrategia para promover el proyecto general de urbanización.
(dibujos de autores referidos)

donde, por sus variadas pero en general menores dimensiones, se dibujan antejardines y patios laterales visibles desde el espacio público en adosamientos y edificios aislados, apareciendo sugestivas escalinatas de acceso, atalayas y balcones «para realzar, ver y ser vistos», en novedosas secuencias de interfaz entre espacio público y privado.⁴⁹

Las dificultades de la urbanización

Ese proceso de materialización fue difícil y largo en el tiempo, así lo registra las actas de la Sociedad Población Providencia, así como la presencia que tuvo el proyecto en la gestión del municipio de Providencia desde el mismo momento de su creación en 1897. Estrategias como la donación de terrenos para la instalación de equipamientos de servicios como iglesia, escuela, cuartel de policía y otros, el requerimiento de dotar a la población de agua potable y el pronto traspaso de la avenida Pedro de Valdivia, el mes de mayo de ese mismo año⁵⁰, como vía pública para ser mantenida por el municipio son parte de la estrategia de traspasar costos de la iniciativa privada al nuevo ente público. Otra condición del proyecto, pionera en la cultura urbana de Santiago, es la organización de un grupo de vecinos propietarios en la avenida, para lograr mayor apoyo desde el municipio:

Más todavía, en 1903, sintiéndose descontentos por la acción municipal, treinta y dos vecinos se organizan, por vez primera en la experiencia chilena con el objeto de formar un conjunto de comisiones de trabajo y reivindicación para la mejora de los servicios de agua potable, policía, carritos, caminos, programa de carros eléctricos, templos y escuelas, publicaciones, plaza y ornamentación y alumbrado público.⁵¹

Las estrategias de venta también se diversifican, considerando la venta directa de sitios, el remate de algunos de los mismos, la subdivisión de otros y la venta con vivienda edificada incorporada. La más interesante medida de promoción, contra la lentitud del proceso de venta, es la construcción y posterior sorteo de dos propiedades en la avenida, actividad desarrollada en alianza con la revista *Zig-Zag*⁵², los años 1905 y 1906, teniendo fuerte impacto en la sociedad santiaguina:

El creciente atractivo de Providencia, en una época en que gran parte de la clase dirigente vivía en el centro, puede simbolizarse en el éxito que tuvo la rifa de un chalet en la avenida Pedro de Valdivia, por parte de la revista *Zig-Zag* (...) La revista, que publicitaba la ubicación del cottage como “uno de los sitios más deliciosos de Santiago, un verdadero nido de flores e ilusiones”, (...)

Junto a la fotografía del afortunado ganador de 1905, Eduardo Castillo, posando frente a la fachada de “la exquisita” construcción del joven arquitecto Alberto Cruz, ponderaba el artículo: “Situado en una de las espléndidas avenidas vecinas a Santiago, tiene la vista soberbia de la cordillera al oriente, y hacia todas partes la más pintoresca variedad de jardines, parques y huertos (...) En pocos años más una población densa de villas y pequeños palacios se habrá extendido en todas las avenidas vecinas a Santiago por ese mismo lado. Los mejores aires y las primeras aguas harán predilectos esos sitios de los que pueden darse el lujo de dos casas de habitación en una misma ciudad.”⁵³

⁴⁹ Gurovich, “El proyecto como metáfora”, 239.

⁵⁰ Actas Sociedad Providencia, Providencia, 25 de mayo, 1897.

⁵¹ Gurovich, “El proyecto como metáfora”, 237.

⁵² Revista magazine de cultura, actualidad y vida social, de lectura entre las clases más acomodadas de Santiago.

⁵³ Ana Francisca Aldunate y Consuelo Larrain, *Providencia, cien años de la comuna* (Santiago: Ediciones de la Esquina, 1997), 43.



L2.26 Vistas de avenida Pedro de Valdivia, c. 1910.

Fotografías de la construcción de tres chalets levantados sobre la nueva avenida, correspondiendo a la propiedad de esquina con avenida Providencia (izquierda) y a dos proyectos del arquitecto Josué Smith Solar (derecha). La alternativa de la nueva urbanización resulta más atractiva para representantes de colonias extranjeras que para los locales. (fotos de autores desconocidos)

Si las clases altas tradicionales ven en los nuevos proyectos urbanizadores como el de la avenida Pedro de Valdivia, la oportunidad de una segunda residencia en otro lugar del valle de la misma ciudad, otros grupos también acomodados, pero de llegada más reciente a Santiago, como las familias de inmigrantes de distintas colonias que han hecho fortuna por su trabajo, lo verán como la opción de su vivienda principal. Esto reforzado por la instalación de algunas sedes de embajadas y residencia de embajadores, caracterizando una identidad particular a esta Providencia, de la avenida Pedro de Valdivia al oriente, distinta tanto de los barrios tradicionales del centro como de los futuros barrios acomodados del oriente en Las Condes y otras extensiones de creación más tardía:

El éxito de este tipo de urbanización tentó a algunos ricos comerciantes y funcionarios altos para construir grandes casas llamadas “villas”, aunque en estilos variados y rodeadas de grandes jardines. Las avenidas Pedro de Valdivia y Ricardo Lyon fueron las favoritas para recibir este tipo de construcciones que albergaron a familias acaudaladas e importantes de Santiago. Como un ejemplo se puede mencionar a la mansión en estilo renacimiento construida en la avenida Pedro de Valdivia por el señor Arnoldo Falabella y que hoy sirve de sede al municipio de Providencia.⁵⁴

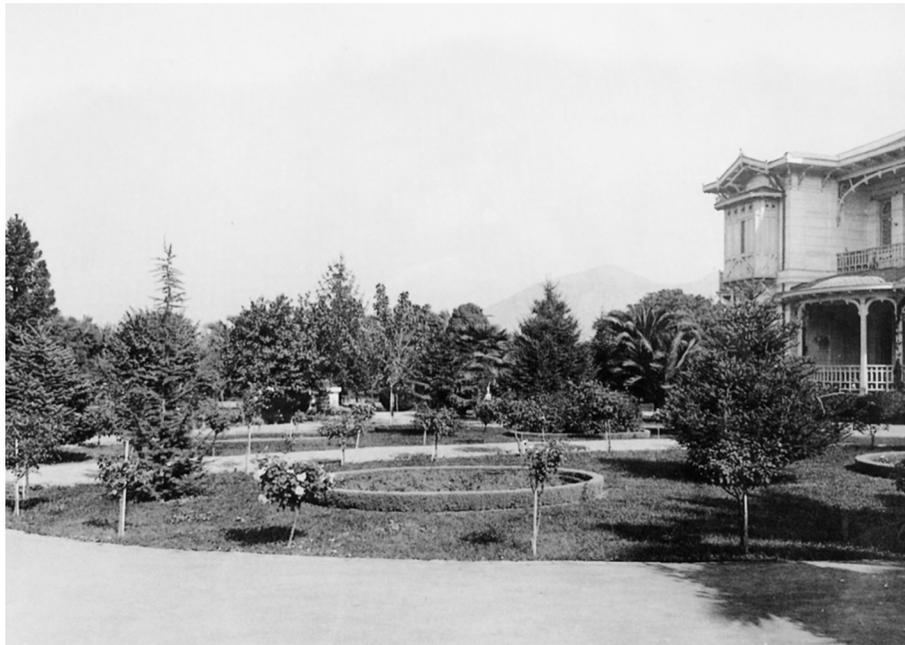
La actualidad de una avenida fundacional

El perfil construido actual de la avenida Pedro de Valdivia respeta la calzada propuesta de 16 metros, con una cubierta adoquinada en piedra. Las hileras de plátanos orientales se reducen de dos propuestas en el proyecto, a una por lado, plantados a dos metros de la solera y apoyados por una acequia continua de riego de 30 centímetros de fondo. Las acequias superan los cruces de las calles perpendiculares con los sifones originales, utilizados para compatibilizar la regularidad del nivel de suelo del tendido de líneas del tranvía con el sistema de riego, que proveía tanto a los plátanos orientales de la vía como los jardines de parques privados de las casas quinta originales. Completa el perfil de vereda un bandejón de tierra de 3,50 metros, una vereda pavimentada de dos metros de ancho y una segunda franja de tierra plantada de 1,50 metros inmediato a la línea de cierre de las propiedades. A cinco metros al interior del predio se establece la línea de edificación, vigente hasta hoy, con antejardines sumados al espacio público en aquellas áreas de mayor afluencia e intensidad peatonal. El espacio público de la avenida incorpora escaños de piedra restituida, a distancia regular en todo su trazado, de los que todavía permanecen unos pocos.

El proyecto que da origen a la avenida Pedro de Valdivia, establece los componentes fundamentales, tanto formales como culturales, que marcan la identidad definitiva de éste y condiciona la matriz de orden de su avenida principal: Providencia. Configura un modo de hacer ciudad que se distingue de todo lo conocido hasta el momento en la evolución urbana de Santiago.

Ello a partir de una particularidad, desde la analogía posible de establecer, en el sentido de reconocer una deriva en el orden tradicional del urbanismo, en la traza de ambas avenidas perpendiculares entre sí sobre el suelo conquistado. La presencia de un *cardus* (norte-sur) en la avenida Pedro de Valdivia, que se articula con un *decumanus* (este-oeste) presente en la avenida Providencia, que se prolonga en sus

⁵⁴ De Ramón, *Santiago de Chile*, 211.



L2.27 Vistas de avenida Pedro de Valdivia, c. 1910.

*Fotografías de algunos otros chalets levantados sobre la nueva avenida, correspondiendo tanto a vistas desde la calle, el jardín interior y los recintos del interior de la edificación, a modo de ejemplo de los diseños y decoraciones que acompañaban al proceso de ocupación de la nueva extensión urbanizada del territorio comunal.
(fotos de autores desconocidos)*

extensiones hacia la ciudad histórica, por el poniente, y hacia la cordillera en su desarrollo al oriente, y que entre ambas avenidas establecen aquel orden urbano que condiciona todo el territorio de la nueva comuna hacia delante, manteniendo su impronta hasta hoy.

La cristalización de un momento fundacional

A modo de síntesis, el breve arco de tiempo transcurrido entre los años 1891 y 1897, son suficientes para englobar los tres hechos claves que cristalizan la aparición de la avenida Providencia, tanto como lugar en si mismo reconocido como pieza urbana, que tomará sentido e identidad en la medida que irriga un nuevo territorio de extensión para la ciudad expandida, así como para el alojamiento de nuevos modos de vida urbana que la harán notable dentro del concierto de lugares constituyentes de la gran ciudad pronta a desplegarse.

Dos proyectos de obras civiles de infraestructuras, de intervención muy específicas y un radical nuevo ordenamiento administrativo del territorio. Los primeros, desde la capacidad de confinar el paso del río por el interior de la configuración urbana existente, que de inmediato promueve ser proyectada hacia su extensión oriente, develando un nuevo orden sobre el mismo paisaje preexistente. Y desde la creación de una traza distinta de avenida y parcelario, iniciativa de privados, inserta en una realidad rural que se verá alterada en su orden interno por nuevas expresiones de ocupación del suelo y expresiones edificadas en el lugar.

La segunda, desde la nueva concepción administrativa para el gobierno del territorio, que traspasa atribuciones e iniciativas a un nivel de administración a escala local, la más cercana y apropiable de cada lugar. En el caso de Providencia, agrega en el señalamiento de villa y avenida, para su asentamiento y camino principal, respectivamente, la facultad de pensar y abrir un orden distinto y propio. Desde esa realidad configurada por el mismo lugar pero mirado con otras aperturas y posibilidades de desarrollo en el tiempo y en su espacio, que desde ahora le son propios. O al menos, se los puede apropiar como proyecto de futuro para ese lugar.

Lectura tres



Particularidades de Providencia como identidad del lugar

Las condiciones conformadoras de paisaje y sociedad:

Desde las herencias hacia las propias aspiraciones.

Las miradas internas en torno a una identidad: fragmentos y componentes.

La celebración del Centenario de la República, iniciativa de la capital, impacta principalmente en la ciudad histórica, pero sus efectos tendrán consecuencias urbanas en las configuraciones de suburbios residenciales que se expresan alrededor de Santiago. Previo al festejo y consecuencia de los proyectos del intendente Vicuña Mackenna, como la canalización del río Mapocho y la construcción de Plaza Italia, donde se amarran Camino de Cintura y Alameda, configuran una lectura distinta del sentido de avenida Providencia.

Consecuencia también del Centenario, obras como la instalación de la Virgen en el cerro San Cristóbal o la construcción del Parque Forestal y la estación Providencia, modifican los referentes urbanos que dan valor a territorios que antes se leían distinto en la geografía urbana de la ciudad capital. Todo va orientando una mirada que pone en valor las afueras. Providencia no estando en las áreas predilectas del proceso en la etapa inicial, de igual forma construye persistentemente las matrices, que replicadas en el tiempo sobre su territorio y su avenida, le darán sentido urbano a la nueva construcción del lugar.

Las formas de interrelación serán fundamentales, y en ella, los tipos del callejón y la avenida serán los componentes estructurantes de todo el orden del lugar. El callejón de origen rural, representa el crecimiento incremental por necesidad funcional de las actividades que se localizan en la comuna. La avenida de identidad urbana, irrumpe desde ese proyecto expresión de la iniciativa inmobiliaria sustitutiva de la explotación agrícola. Una y otra se asimilarán con el tiempo, haciendo difícil en la actualidad determinar el tipo que dio forma a su aparición. Una y otra serán afluentes de la actividad y energía urbana que la avenida Providencia irriga, como eje estructurante de un sistema de peineta trazado sobre la totalidad del territorio comunal.

Otro componente exógeno a Providencia, pero fundamental en su desarrollo, es la entrada en vigencia de la ley 2203 de 1909, que establece las reglas del juego urbano para todo Santiago desde tres claves: la exigencia del plan, el permiso de edificar y la aplicación de la expropiación. Así, la traza y la sección planificada, junto al edificio proyectado y aceptado actúan como un total generador de la forma de la nueva ciudad.

Desde sus albores urbanos la avenida Providencia hará de la heterogeneidad de usos y formas edificadas, de habitantes y actividades en desarrollo, una realidad y una constante en el tiempo para la construcción del lugar. Un lugar donde coexisten en mutante asociación el orden rural precedente, la expresión de instalaciones en extramuros de la ciudad central preexistente, junto con el arribo de una incipiente y lenta, pero convencida voluntad de configuración de un suburbio residencial distinto para la ciudad.

L3.01 Plano de la comuna de Providencia en 1912.

*La avenida Providencia se constituye en eje clave para articular la ciudad central y los caminos de penetración rural al oriente del canal San Carlos. Internamente deberá irrigar tanto a callejones del occidente como avenidas incipientes del oriente del propio territorio comunal. Sin olvidar la conciliación de sus procesos urbanizadores con aquellos que ocurren por el sur desde avenida Irarrázaval.
(dibujo del autor)*



L3.02 Vista de la ciudad de Santiago en 1915.

Fotografía tomada hacia el oriente, con la plaza de Armas, los cerros Santa Lucía (consolidado como parque) y San Cristóbal y la apertura al oriente como horizonte lejano. La ciudad central ha mejorado sus infraestructuras, como alcantarillado y electricidad pero sigue siendo dominada en la forma edificada por la altura de sus torres de iglesias. (foto de autor desconocido)

La plaza y el parque. 1 (3) 1

Plaza Colón: la entrada del oriente. (Plaza Italia: la puerta revisitada, 1910.)

Parque Forestal: el lugar conquistado, 1910. Canalización del río y ampliación del parque.

La apertura definitiva de la avenida Providencia como puerta y acceso a los suburbios orientales de la ciudad histórica estuvo detonado por la ejecución de un conjunto de obras fundamentales de mejoramiento del espacio público. Realizadas tanto en los bordes de la ciudad consolidada como en la penetración de la misma hacia el oriente. Todas localizadas en el borde del río Mapocho y consecuencia directa de su proceso de canalización, todas generadoras de un radical cambio de percepción sobre la realidad que el propio lugar proponía a sus visitantes:

La comuna de Providencia presentaba tantos inconvenientes como las otras. Una serie de conventos, hospitales y fábricas jalonaban la avenida de este nombre desde la misma salida de Santiago en la Plaza Colón o Plaza Italia, como se llamó oficialmente entre 1910 a 1930, hasta el final de su trazado en Tobalaba, junto al canal San Carlos. El convento de las monjas de la Compañía de María, el seminario Conciliar, el monasterio de religiosas de la Divina Providencia, el hospital de El Salvador, la Casa Nacional del Niño, formaban un largo y continuado muro que impedía la transformación de la comuna. La existencia de numerosas fábricas aumentaba las dificultades para urbanizarla. Sin embargo, variadas circunstancias cambiaron este panorama en la comuna.¹

Las actuaciones del Centenario como acelerantes del cambio urbano

Un conjunto particular de proyectos y obras aglutinadas en tiempo y espacio, configurarán las condiciones definitivas para la lectura y la comprensión de la avenida Providencia desde su vínculo formal y funcional con la ciudad central. En la coordenada del tiempo este conjunto de intervenciones arranca tempranamente, para concentrarse principalmente en las vísperas y postrimerías del Centenario en las cuatro décadas que corren del 1890 hasta 1930. En la condición espacial, la concatenación de actuaciones urbanas sobre este particular enclave del espacio público santiaguino, se focaliza en el extremo nororiental de la ciudad conocida y en el borde de su nuevo frente al recién canalizado río Mapocho. Este conjunto de intervenciones compromete una plaza principal y articuladora del total (la actual Plaza Baquedano), tres parques públicos de jerarquía (Parque Forestal, Parque Providencia y Parque Bustamante), tres avenidas estructurantes (las actuales Alameda, avenidas Providencia y Vicuña Mackenna), el río Mapocho y la apertura espacial hacia la cumbre principal del vecino cerro San Cristóbal. Un lugar inventado y construido en este breve período, pero que ostenta hasta la actualidad la cualidad de ser reconocido como el lugar con mayor identidad urbana del Santiago metropolitano.

La canalización del río Mapocho, ejecutada al año 1891, ha generado como consecuencia la aparición de amplios terrenos drenados en sus bordes, con preferencia en su lado sur hacia la misma ciudad, originalmente considerados posible de urbanizar y edificar, pero donde la realidad de un suelo hun-

¹ Armando de Ramón, *Santiago de Chile. Historia de una sociedad urbana* (Madrid: Editorial Mapfre, 1992), 209.



L3.03 Vistas del nuevo parque Forestal, c. 1915.

Fotografías de registro del nuevo parque ya consolidado, con paseos, laguna y edificaciones, construido con ocasión de la celebración del Centenario en 1910. Inmediato a la canalización del río Mapocho conformará un orden de ciudad que pone en valor su frente norte y privilegia una apertura hacia el oriente.
(fotos de autor desconocido)



dido, de composición pedregosa y ocupado por tiempo como basural, lo hizo muy poco atractivo para la inversión inmobiliaria ideada en su fase de proyecto, como forma de recuperación de parte de la inversión de las obras de infraestructuras ejecutadas. Como propuesta, en el año 1892, el abogado Paulino Alfonso promueve la iniciativa de crear un gran parque público para la ciudad sobre los terrenos fiscales generados con la reducción del cauce del río:

Otro de los parques construidos por el fisco en esta época fue el llamado Parque Forestal y se debió a los esfuerzos del intendente señor Enrique Cousiño Ortúzar (1900-1906), acreditando a su linaje como el más prolífico promotor de parques de la ciudad de Santiago. Los primeros intentos para llevarlo a cabo se hicieron a fines de 1899, avanzando los trabajos con gran rapidez, y así, en abril de 1903, se consultaron veinte mil pesos para atender a la terminación del Parque Forestal y a la pavimentación de las avenidas laterales del río Mapocho. Por ese entonces, ya se había plantado una gran variedad de especies forestales destacando, entre todas, sus tres largas avenidas bordeadas por plátanos orientales que le dan, hasta hoy, su característica esencial. En 1906 se había terminado la laguna, complemento indispensable a todo parque y paseo santiaguino de la época, como dan testimonio tanto el parque Cousiño como la Quinta Normal de Agricultura.²

El parque fue diseñado por el paisajista francés Georges Dubois, inspirado en los parques europeos de fines de siglo incorpora una característica otorgada por la linealidad del lugar que condiciona el cauce del río. Recibirá en su extremo poniente a la Estación Mapocho y en su interior al edificio del Palacio de Bellas Artes y los monumentos donados por la colonia alemana y francesa, todas obras asociadas a la conmemoración del Centenario, recuperando para el borde del río una antigua vocación de lugar de paseo y convocatoria pública, perdida en el tiempo desde la ejecución del paseo de la Alameda de las Delicias:

Y el diario El Mercurio, en su edición del 1º de enero de 1905, recordando la vida social del año anterior, hacía mención al primer curso de flores que se organizaba en Santiago, también en el Parque Forestal y “al estilo de las fiestas que celebran las grandes ciudades como París, Roma, Niza y Buenos Aires. Está demasiado fresco su recuerdo para que no nos detengamos en él: ayer no más el brillante cortejo de los carruajes santiaguinos cruzaba la Gran Avenida del Parque Forestal, bajo una lluvia de flores y entre el follaje multicolor de las serpentinas”. Y más adelante agregaba “los grandes paseos al aire libre, no en las condiciones de pasados años, han conquistado el veleidoso capricho de nuestra sociedad, haciéndolos los preferidos de su aceptación. Los sucios arrabales de las riberas del río, han sido transformados por los esfuerzos del buen gusto en el más atrayente de nuestros paseos. El Parque Forestal es hoy día el recinto predilecto donde se organizan las más agradables fiestas.³

La creación de una plaza fundamental para el orden urbano

La reincorporación del borde del río al paisaje social urbano de Santiago, a través del Parque Forestal y su prolongación por el paseo de tajamares al oriente, al sistema de espacios públicos más populares

²De Ramón, *Santiago de Chile*, 175.

³Patricio Gross et al., *Imagen ambiental de Santiago 1880-1930* (Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile, 1984), 164.



L3.04 Vistas de la plaza Colón, c. 1910.

*Fotografías del lugar reconocido como punto de intercambio de tranvías, de ferias asociadas al abastecimiento de productos hortícolas e instalaciones del sistema de aguas para la ciudad. Además es término del parque Forestal y de la sección canalizada del río.
(fotos de autor desconocido)*



y frecuentados de la ciudad, junto al paseo del Santa Lucía y la Alameda, se vio reforzado con la puesta en valor de su vértice oriental: la Plaza Italia. Lugar que ya el intendente Vicuña Mackenna había inscrito en el plano de la ciudad de Santiago con la creación de la Plaza de La Serena como punto estratégico de encuentro de la Alameda y el Camino de Cintura:

Entre las muchas obras realizadas, una de ellas consistió en convertir en Plaza de La Serena (1875) el antiguo pedregal que, cruzado por canales, marcaba el punto en que a la época de la fundación de Santiago el río Mapocho se dividía en dos brazos, de los cuales el menor seguía un cauce que equivale a la actual Alameda. La nueva plaza se situaba a la entrada del Camino de Cintura (actual avenida Vicuña Mackenna), una de las cuatro vías con las que el intendente pretendía rodear la ciudad consolidando sus bordes, y junto a las “cajitas de agua”, válvulas distribuidoras del agua que bebía la población de la capital.⁴

Al año 1892, cambia de nombre con ocasión de la conmemoración del cuarto centenario del descubrimiento de América, designándola plaza Colón. El lugar es a la fecha un punto de abastecimiento de productos de chacarería para la ciudad, así como un cruce de intercambio de distintos modos de transporte que conecta la ciudad hacia el oriente, el sur y el cajón cordillerano:

Hacia finales del siglo la plaza se ensanchó, a costa de extensos terrenos liberados por la nueva canalización del río Mapocho; por ella comenzaron a circular los tranvías de sangre hacia el oriente, constituyéndose en una verdadera puerta de la ciudad a un sector que hasta entonces había tenido un lento crecimiento. A partir de 1892 comenzó a llamarse Plaza Colón, desde donde partía el ferrocarril a vapor a Puente Alto desde 1889, creándose la estación Providencia y para lo cual se construirá un hermoso edificio (de Emilio Jecquier, en 1905), en el lugar en que comenzaba la avenida de la Quinta (hoy avenida Bustamante). Desde la plaza arrancaba el nuevo Parque Forestal, cuyo nacimiento coincidió con el inicio del siglo, convirtiéndose el lugar en un punto de encuentro al que concurrían los paseantes del nuevo parque y de los antiguos tajamares situados al oriente, así como los usuarios del ferrocarril a Puente Alto. A lo anterior se sumaron, a partir de septiembre de 1900, los primeros carros eléctricos que bajaban por la Alameda hasta el Callejón de Padura (hoy Almirante Barroso).⁵

221

Las estaciones como puertas de la ciudad

La estación de ferrocarriles de Providencia se diseña para la conexión hacia las localidades surorientales así como para intentar la travesía andina y comunicar con Argentina a través del paso del Cajón del Maipo, utilizado históricamente por arrieros y viajeros a caballo. En poco tiempo, el proyecto se descarta, optando por el paso andino a través del valle de Aconcagua, al norte de Santiago, restringiendo una potente oportunidad de centralidad adicional para la plaza:

La circulación de personas y mercaderías mejora sustancialmente en la ciudad a fines de siglo y en los primeros años del siguiente. Por ley de febrero de 1899 se autorizó al Gobierno a invertir (...) en el Ferrocarril de Circunvalación; esto significó la unión del ferrocarril del Llano del Maipo con las líneas al sur y

⁴Gross et al., *Imagen ambiental*, 123.

⁵Gross et al., *Imagen ambiental*, 123.



L3.05 Vistas de la plaza Italia, c. 1910 y 1920.

*Fotografías del mismo lugar, con el monumento donado por la colonia italiana con ocasión del Centenario. Sobre el cruce de ejes de los caminos de Cintura oriente y Alameda. El lugar se constituye como puerta de acceso a la ciudad desde el oriente y traspaso del río hacia el norte y el cerro San Cristóbal.
(fotos de autor desconocido)*

a Valparaíso, a través de estaciones de enlace, tales como Yungay, Franklin y San Eugenio. Esto posibilitó una distribución de carga más expedita a través de tres costados de la ciudad, y a colocarle un “cinturón de hierro” que no alcanzó a cerrarse. En 1900 se entregó al uso la estación Central, ejecutada por Schneider et Cie., que reemplazó a la primera estación del Sur.⁶

Las estaciones Central y Providencia marcan los dos extremos de la Alameda como la principal vía de estructuración urbana de la ciudad histórica. En el lugar de la plaza Colón, convergen los palacios de la Alameda desde el poniente, las casas quinta por el Camino de Cintura al sur y los muros de conventos y el Seminario por avenida Providencia hacia el oriente. El año 1907, en la esquina surponiente de la Alameda con Camino de Cintura, se levanta un edificio de tres plantas de residencias en altura, diseñado por el arquitecto Alberto Siegel, reconocido como uno de los primeros en su tipo en la ciudad de Santiago. El lugar da signos de haberse constituido en un lugar de nueva urbanidad y expresión de una ciudad capital distinta a lo conocido, trazando condiciones de nueva centralidad que se incrementarán con el paso del tiempo.

Otra acción que refuerza la importancia del lugar en la ciudad es la intervención y transformación del cerro San Cristóbal, imponente conformación cercana a la ciudad e inmediata a la plaza, la que por largo tiempo ha sido explotada como cantera de piedras para la construcción de edificios y para pavimentos de adoquines de la ciudad:

El 26 de abril de 1908 había sido inaugurada en su cumbre una gigantesca imagen de la Inmaculada Concepción; desde entonces, y hasta 1920, se plantaron en el cerro unos cinco mil árboles, entre los cuales abundaban los aromos, pinos insigne y eucaliptus. En marzo de 1925 se inauguró un funicular de medio kilómetro de largo y con una diferencia de nivel de 240 metros (...) Ya en la década de 1930, el cerro ofrecía diversos atractivos, desde una terraza mirador que dominaba la ciudad hasta el jardín zoológico que aún se mantiene.⁷

223

Las distintas expresiones para la misma plaza

En el lugar de la plaza al año 1910, con ocasión de la instalación de la obra *Ángel de la libertad*, una entre las diversas donaciones de monumentos conmemorativos del Centenario donados por las principales colonias de inmigrantes, la plaza cambiará nuevamente su denominación:

Hacia el poniente del lugar, donde la Alameda de las Delicias se convierte en avenida de la Providencia e intercepta a la avenida Vicuña Mackenna, la colonia italiana, “en el centro de la amplia plaza Colón, ha levantado un imponente y artístico monumento a la obra revolucionaria de 1810. Sobre la piedra de este monumento se lee : *Gli italiani alla indipendenza di Cile, 1810-1910*”. (revista Zig-Zag, octubre 1910) El nombre de Plaza Italia, adoptado poco más tarde, perdura fuertemente arraigado hasta hoy, aún cuando la plaza va a cambiar de denominación oficial en 1928.⁸

⁶ Ramón Méndez, “Historia de la plaza Baquedano”, en *La ciudad y sus arquitectos*, editado por Antonia Lehman (Santiago: Municipalidad de Providencia, 1982), 21-22.

⁷ De Ramón, *Santiago de Chile*, 223.

⁸ Méndez, “Historia de la plaza Baquedano”, 23.



L3.06 Vistas de la plaza Italia, c. 1920 y 1930.

*Fotografías del monumento de la colonia italiana en dos posiciones y referida a la estación Providencia, del tren a Puente Alto. Otra pieza clave de la infraestructura de conexión que pone en valor el lugar dentro de los espacios públicos relevantes de la ciudad central.
(fotos de autor desconocido)*



Ese mismo año de conmemoraciones, monumentos y cambios de nombre, llegan a la ciudad de Santiago los primeros vehículos con motor de explosión, tanto para particulares como para uso del transporte colectivo, los que modificarán radicalmente la imagen de los principales lugares de cruces y gran afluencia, como la misma Plaza Italia, ya convertida en lugar icónico de la ciudad capital:

Los vehículos de transporte colectivo a motor de gasolina aparecieron hacia 1910, y desde que comenzaron a recorrer las calles, el público los llamó con nombres pintorescos o románticos como “taguas” o “góndolas”. Al principio, este servicio creció con alguna lentitud, aunque ya en 1927 estaba en condiciones de transportar una cantidad equivalente a un tercio del total conducido por los tranvías. Igualmente, desde principios del siglo hubo un aumento general de los vehículos motorizados. En 1917 había en Santiago 2.354 automóviles particulares, 60 vehículos de carga y 950 coches para las diversas necesidades del servicio público.⁹

La configuración centenaria de la puerta oriente de la ciudad, reconocida en la traza de Plaza Italia, se mantendrá con una apariencia estable por casi dos décadas, situación que vendrá a ser modificada a fines de los años 1920, cuando otro cuerpo de intervenciones de forma a la nuevamente redesignada como Plaza Baquedano, reconociendo que el nuevo nombre siempre será postergado en el uso por el de Plaza Italia.

A la fecha se dará inicio a las obras de dos intervenciones urbanas clave para el lugar, la avenida Providencia y la ciudad en general. Por una parte, la prolongación de la canalización del río Mapocho aguas arriba de la Plaza Italia hasta la altura del callejón Azolas (actual avenida Miguel Claro), y por otra, a una importante transformación del espacio de la plaza propiamente tal:

Esta situación creó conciencia de la necesidad de elevar un monumento a la memoria del gran héroe de la guerra de 1879, el general Manuel Baquedano (1826-1897), del cual el centenario de su nacimiento estaba por cumplirse. Para materializar esta idea, en 1922 se formó una comisión presidida por el general Luis Brieba Arán, fundador del Hospital Militar, que “alcanzó a reunir como \$80.000 y activó los trabajos artísticos en una forma que ha bastado un débil impulso para convertirla en una realidad de justicia histórica”.

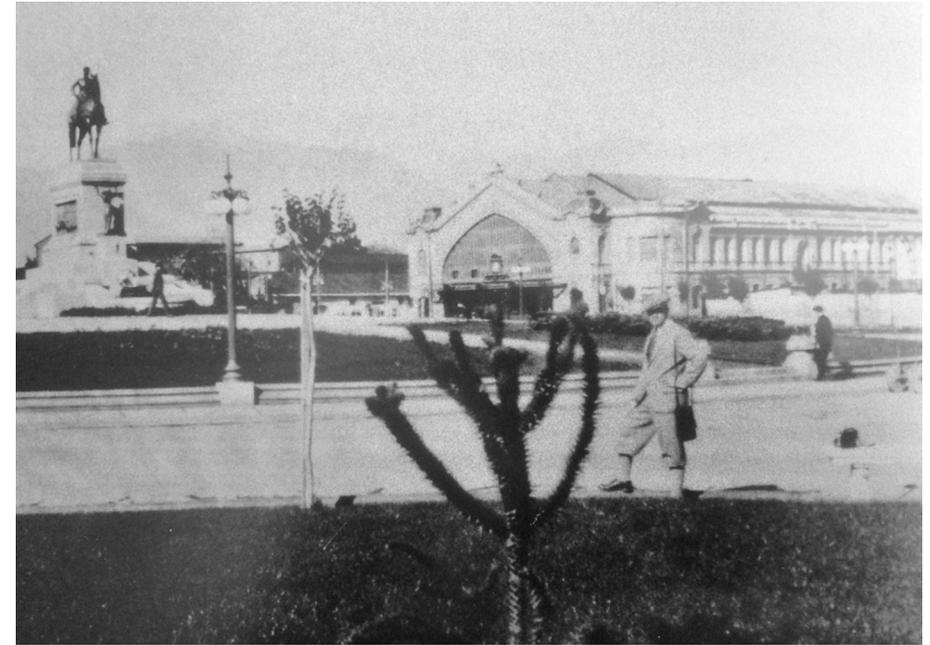
Renunció Brieba a esta comisión en 1924, pero los trabajos siguieron adelante. Virginio Arias, el escultor-campesino que había obtenido tantos premios en el extranjero, fue encargado del monumento, en que como figura principal aparece el general Baquedano montado en su famoso caballo Diamante, coronando un pedestal de piedra verde diseñado por el arquitecto García Postigo, autor del edificio de la Biblioteca Nacional.

Completan la composición dos figuras menores, libertad y soldado, y dos bajorrelieves laterales que representan escenas de las batallas de Chorrillos y Miraflores. (...)

Se estima el lugar más adecuado para ubicar el monumento a Baquedano. El intendente Manuel Solís convoca a un concurso para el diseño de la nueva plaza, el que es ganado por los arquitectos Carlos Swinburn y Alberto Véliz. Nivelado el terreno, eliminadas las cajitas de Agua, se aceleran los trabajos y el 18 de septiembre de 1928 se inaugura la plaza Baquedano.¹⁰

⁹De Ramón, *Santiago de Chile*, 204.

¹⁰Méndez, “Historia de la plaza Baquedano”, 27-28.



L3.07 Vistas de la plaza Baquedano, c. 1930.

*Fotografías del mismo lugar luego de la intervención de 1928 y la incorporación del monumento del general Baquedano sobre una rotonda central, que organiza todo el diseño y los flujos de personas y vehículos, tanto particulares como de transporte público, que combina trenes, tranvías y los primeros autobuses.
(fotos de autor desconocido)*

La nueva geometría del lugar queda ordenada desde el dominio de una rotonda central, reforzada con el monumento al general Baquedano en su mismo centro. Con ello no sólo se desplazó levemente al oriente el foco central del nuevo espacio, desde el cruce de las avenidas principales hacia la cordillera, sino que invirtió la lectura del mismo pasando de ser la antigua puerta oriental de la ciudad de Santiago a la nueva entrada hacia el oriente de la ciudad capital. El registro fotográfico reiterado del lugar en el tiempo, desde su conformación como antigua Plaza Italia, al nuevo de plaza Baquedano recién inaugurado, afirma el giro en la lectura del mismo. Todas las imágenes registradas en el lugar, colocarán el perfil de la figura ecuestre del monumento recortada contra la nitidez de cordillera o cielo como telón de fondo.

Ello se verá reafirmado con el despeje producido hacia el oriente, consecuencia de las obras ejecutadas para la prolongación de la canalización del río Mapocho, ejecutada a partir de 1927, como requerimiento para subsanar el error de trazado en el diseño del primer tramo ejecutado. La nueva canalización generará la aparición de una extensa superficie lineal de suelo disponible, ganado al cauce natural del río, equivalente a la generada cuatro décadas antes con similar operación realizada para el tramo central de la canalización:

De acuerdo a testimonios escritos de la época, la plaza era “uno de los sitios públicos más hermosos (...) y acaso el único que corresponde a las previsiones de su futuro. No hay otro sitio en la parte plana de Santiago desde donde se pueda contemplar mejor el panorama de las cordilleras (...) Pero lo que hace de la Plaza Italia un centro único en Santiago, es que allí se cruzan en inmenso *carrefour* algunas de las mayores vías (...) en 15 años más, acaso antes, Plaza Italia será el centro de Santiago. La vida santiaguina se mueve hoy en dos direcciones: el comercio hacia la Alameda, las residencias hacia el oriente desde Plaza Italia para arriba (...) (donde) la gente busca amplitud, aire, ventilación, árboles y jardines (...) (diario El Mercurio, septiembre 1928).¹¹

Asimismo la iniciativa de forestación y conversión del cerro San Cristóbal en parque público, ha avanzado en su consolidación viendo modificada su apariencia y atracción desde la ciudad y de la misma Plaza Italia, punto de contacto de mayor cercanía entre cerro y ciudad:

Entre las obras urbanas que alcanzaron gran notoriedad en la época, se encuentra la adquisición y reforestación del cerro San Cristóbal. En 1917, “en un acto simbólico, 300 scouts y 300 conscriptos del regimiento Tacna tomaron posesión del cerro”. En 1921 se iniciaron los trabajos de plantación sobre la ladera poniente y comenzó la construcción del Casino Cumbre y la casa de las arañas, obras del arquitecto Luciano Kulczewsky. En 1922 se entregó el sistema de regadío y al año siguiente se inició la construcción del funicular. Dos años después se inauguraba éste y se creaba el jardín zoológico, con lo que se cumplía una primera etapa intensa de habilitación del cerro como parte de la ciudad, de la cual el intendente Alberto Mackenna fue incansable impulsor. Transcurrieron años antes de que se retomaran estos trabajos. La gran novedad de la década del 20 fue el Paseo del Cerro, convertido en parque con grandes árboles, funicular e incipiente zoológico. El comentarista social Montt Calm recogía esta impresión: “En las no-

¹¹ Gross et al., *Imagen ambiental*, 123.



L3.08 Vistas desde cerro San Cristóbal en 1919.

*Fotografías tomadas desde la altura del cerro San Cristóbal hacia la imagen de la Virgen en su cumbre (inferior) y hacia el oriente del valle (superior). Con los paños rurales de Providencia y futura Las Condes cruzados por caminos como el de Apoquindo, futura prolongación de avenida Providencia hacia el este.
(fotos de autor desconocido)*

ches de verano, la gente vuela hacia los cerros. Desde que nos ha salido el San Cristóbal ya no hay mujer que suba a un auto que no quiera trepar a la cumbre a bailar un shimmy o a tomar una bebida helada con pajita.¹²

Los alrededores de la Plaza Italia no sólo aportan nuevos lugares, con distintos grados de nueva centralidad y atractividad para los propios habitantes, distinto a la ciudad central tradicional, sino que en paralelo son expresión de nuevos modos de comprensión y abordaje de la vida urbana que la misma ciudad ofrece y despliega en sus suburbios, con nuevos desafíos y desde nuevos imaginarios. Todos de cierto modo, contenidos en un repertorio foráneo novedoso y atractivo, que la conmemoración y el intercambio ha facilitado en el viaje que realiza hacia Santiago. Con la novedad urbana que conllevan los suburbios de otras grandes ciudades de referencia. Suburbios en ciernes que se combinan localmente con lo más anhelado de la vida rural precedente y evita aquello que la ciudad histórica actual de algún modo ha obligado a renunciar o impide incorporar como forma.

Entre todas las obras de adelanto de la puerta urbana hacia el oriente, en el período de tiempo venidero, será de vital importancia para el desarrollo futuro privilegiado del suburbio oriental, el proyecto de parque que ocupará los terrenos disponibles generado por la prolongación de la canalización del río Mapocho. Trazado paralelo a la avenida Providencia, en su geometría y configuración espacial, dará forma y una espacialidad de privilegio a la avenida en su instauración como pieza urbana de excelencia dentro de la ciudad capital:

En la década de 1930 la creación de un parque en su entrada, como una continuación del Parque Forestal hacia el oriente, embelleció este sector. La obra fue hecha en los terrenos de relleno dejados por la canalización del río Mapocho en esa parte, y para trazarlo se contrató al paisajista Oscar Prager, quien delineó los jardines del parque que entonces se llamó “Japonés” y, más tarde, “Gran Bretaña”. Sin duda que el ingreso a la comuna, desde la Plaza Baquedano (ex Italia) a través de este hermoso parque, así como la desaparición de la mayoría de las fábricas, especialmente las que producían contaminación, influyó para que el sector más alto de Providencia, entre la avenida Pedro de Valdivia y el canal San Carlos, se convirtiera en residencia de algunos ricos comerciantes y altos funcionarios, como en la década anterior había ocurrido con la avenida Irarrázaval en Ñuñoa. También esta entrada conectó a Santiago con los diversos campos deportivos con que contaba la comuna y acercó los barrios residenciales al resto de la ciudad.¹³

La estrategia aplicada en la configuración paisajística de un sistema urbano compuesto por avenida, parque, el río y la apertura hacia la silueta sobre el cerro San Cristóbal con la cordillera de fondo, será el argumento principal al momento de hacer del sector nororiental la opción predilecta de instalación para los nuevos suburbios residenciales de las nuevas clases más acomodadas de la capital. Para ello, tanto esa sociedad relocalizada como grupo socio-cultural, como la propia avenida Providencia en su condición de expresión material de oportunidad de ciudad distinta, deberán cruzar varias umbrales de desarrollo para consolidar la opción añorada. Todos teniendo como paso y referencia obligada, aquella nueva puerta hacia el oriente, consecuencia directa de la ciudad del centenario republicano.

¹² Ana Francisca Aldunate y Consuelo Larrain, *Providencia, cien años de la comuna* (Santiago: Ediciones de la Esquina, 1997), 49-50.

¹³ De Ramón, *Santiago de Chile*, 210.



L3.09 Vista desde cerro San Cristóbal en 1906.

*Fotografía desde la ladera del cerro enfrentando avenida Providencia en la transición de su frente abierto al río y el inicio de la doble fachada al oriente. Se distinguen con claridad los frentes de propiedades y edificaciones de la avenida como la fábrica de tubos y el molino inmediato. Hacia atrás se distinguen los estanques de agua potable y algunos chalets levantados en avenida Pedro de Valdivia.
(fotos de autor desconocido)*

El callejón y la avenida. 1 (3) 2

La avenida como necesidad: prolongación de callejones rurales.

La avenida como voluntad: apertura de avenidas y calles residenciales.

Si los cambios se sucedieron con la frecuencia y radicalidad que soportó Plaza Italia, ello fue consecuencia de una fuerza transformadora generada en su origen con la aplicación de los proyectos asociados al plan de transformación del intendente Vicuña Mackenna, para que luego se viera acelerado con la conmemoración del centenario republicano del país, y todo ello ocurría en ese lugar específico en su condición de área de conquista por parte de la ciudad central hacia sus suburbios más inmediatos. Providencia como territorio, en cambio, despojada de su colindancia con la misma Plaza Italia, a raíz de la modificación de límites del año 1901, que ha llevado su borde más occidental hasta la calle de Lo Pozo (actual avenida Condell), vive ajena a los avatares de la efeméride. La única referencia al evento en las actas municipales de la época es un acuerdo adoptado por el consejo, en relación a “gratificar con motivo del Centenario de la Independencia a los empleados municipales, siempre que se cuente con los fondos suficientes”.¹⁴

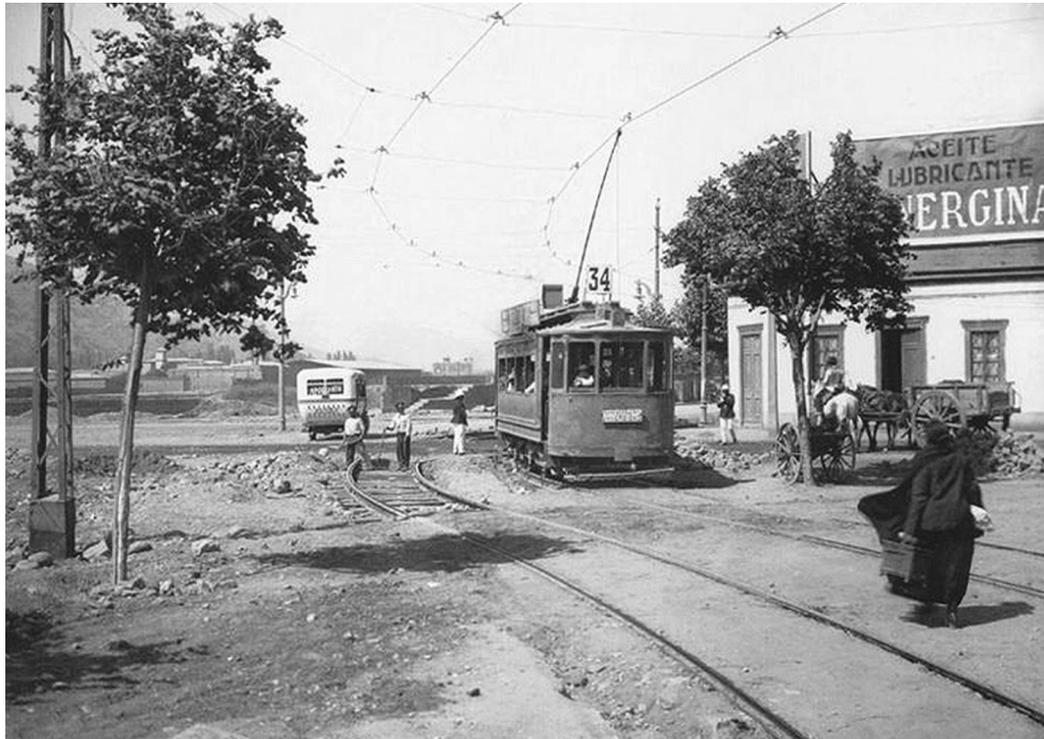
La voluntad de urbanizar como propósito fundacional

Las dificultades persistentes en la instalación del régimen de administración comunal, sumado a los limitados recursos asociados a este período de fundación territorial, no quitan fuerza al entusiasmo y voluntad de perfilar el nuevo sentido que quiere otorgarse a ese mismo territorio y, en especial, a su avenida principal. Los temas centrales de discusión y acuerdo siguen dominados por el proceso de urbanizar la infraestructura rural preexistente. La necesidad de coexistir de una estructura de calle urbana con infraestructura de transporte y alumbrado eléctrico, ambos reconocidos como factores de progreso irrenunciable, se hace complejo en la convivencia con un régimen de derechos de aguas de regadío que recurre a numerosos canales y acequias surcando y atravesando los mismos espacios requeridos por la nueva avenida. Las exigencias de niveles de suelo continuo por el tendido de los tranvías confrontado a los frecuentes desbordes e inundaciones provocadas en distintos puntos de la avenida, son materias en permanente discusión, pero donde los acuerdos y decisiones tomadas favorecen abierta y aceleradamente al escenario urbano emergente por sobre el modo rural anterior de asentamiento en el lugar.

Las soluciones técnicas irán progresivamente resolviendo los puntos de conflicto entre ambos regímenes, multiplicando los sifones en esquinas y cruces de calles, así como en todos los puntos donde resulte imposible desviar los cursos de agua hacia las “obras de arte” más cercanas. Se plantea en el período, por vez primera, el abovedamiento en extensión de parte importante de algunos de estos canales principales, siendo ejecutada la primera obra de este tipo en el tramo de la avenida Providencia que enfrenta la Casa Central de la Providencia (o Casa de Huérfanos).

También se acuerda el ensanche de la propia avenida Providencia, que en su calidad de camino rural oscilaba entre anchos variados, establecido en la mayor parte de su extensión por cercos de potre-

¹⁴ Actas Consejo Municipal, Providencia, 3 de octubre, 1910.



L3.10 Vistas de avenida Providencia entre 1920 y 1927.

Fotografías del arranque de la avenida desde la esquina de plaza Italia (inferior) con el tendido del tranvía eléctrico en primer plano y las defensas del río al fondo. Seguido por el frente de la primera cuadra con la fachada de la congregación de la Buena Enseñanza (superior derecha) con la primera vereda peatonal y arborización. Terminando con el perfil regular confinado (superior izquierda), entre el muro de los Tajamares con acceso a su paseo superior y el cerramiento de la propiedad del Seminario Pontificio. La sección considera la vereda peatonal, el espacio de tendido del tranvía, una calzada vehicular sin pavimentar y el borde arborizado al los Tajamar.
(fotos de autor desconocido)

ros o los propios canales de riego, y excepcionalmente por largos muros de adobe que delimitaban las propiedades de conventos o instituciones religiosas enfrentadas al muro de albañilería de ladrillo de los tajamares. De modo excepcional, por las fachadas corridas de las primeras casas y locales de pulpería que se establecían a lo largo de su trazado, combinado con las instalaciones de industrias, y con los molinos de granos que permanecen en la avenida. Todos ellos se concentran en el tramo del antiguo camino que corre del frente de la Casa de Huérfanos hacia el poniente hasta el callejón de Azolas (actual avenida José Manuel Infante).

El ancho de referencia dado para la avenida, debió ser el ancho de treinta metros otorgado a la recién trazada avenida Pedro de Valdivia, así como la voluntad de replicar un diseño de perfil de una avenida con su rango. Pero la realidad construida del lugar obligó a transar en un perfil más discreto al que todas las preexistencias condicionaban fuertemente.¹⁵ Se pudo lograr un ancho de treinta metros en tramos excepcionales, con la mayor parte de su extensión en 25 metros de ancho, entre propiedades, y con tramos puntuales de medida aún menores a ésta.

La conformación de la avenida en toda su extensión se convierte en tarea prioritaria. Ejemplo de ello, es el registro del inicio de pagos aprobados por parte del municipio por la cesión de terrenos, pago hecho a particulares dueños de los terrenos de propiedades que enfrentan la avenida, todo con el fin de comenzar a regularizar el perfil y la dimensión buscada para la misma.

El interés por lograr su rápida materialización se ve reflejada el año 1909, en el acuerdo de solicitar la ejecución de un levantamiento de un plano comunal, conforme a la propuesta presentada por el ingeniero Eduardo Pardo Correa.¹⁶ Su ejecución será fundamental para reconocer tanto en la propia avenida como en el resto del territorio comunal, la realidad de los trazados y dimensiones de la incipiente red de caminos públicos, así como incorporar progresivamente el diseño propuesto, de anchos y trazados para avenidas y calles que incorporarán aceleradamente los nuevos proyectos de urbanizaciones residenciales. Sólo dos años más tarde, el mismo consejo acordará encomendar la confección de un Plan de Transformación de la comuna¹⁷, el que tomará mucho mayor tiempo en ser asignado y ejecutado en la práctica.

La instalación del tranvía eléctrico en territorio comunal

Un proyecto clave para la avenida y que la coloca en relación con la ciudad central al momento del Centenario, es la creación de la primera línea comunal del tranvía eléctrico Plaza Italia-Los Leones, asociado a la instalación de alumbrado público en sus avenidas y calles, provisto por The Chilean Electric Tramway and Light Co., que provee del servicio a la ciudad consolidada desde principios de siglo:

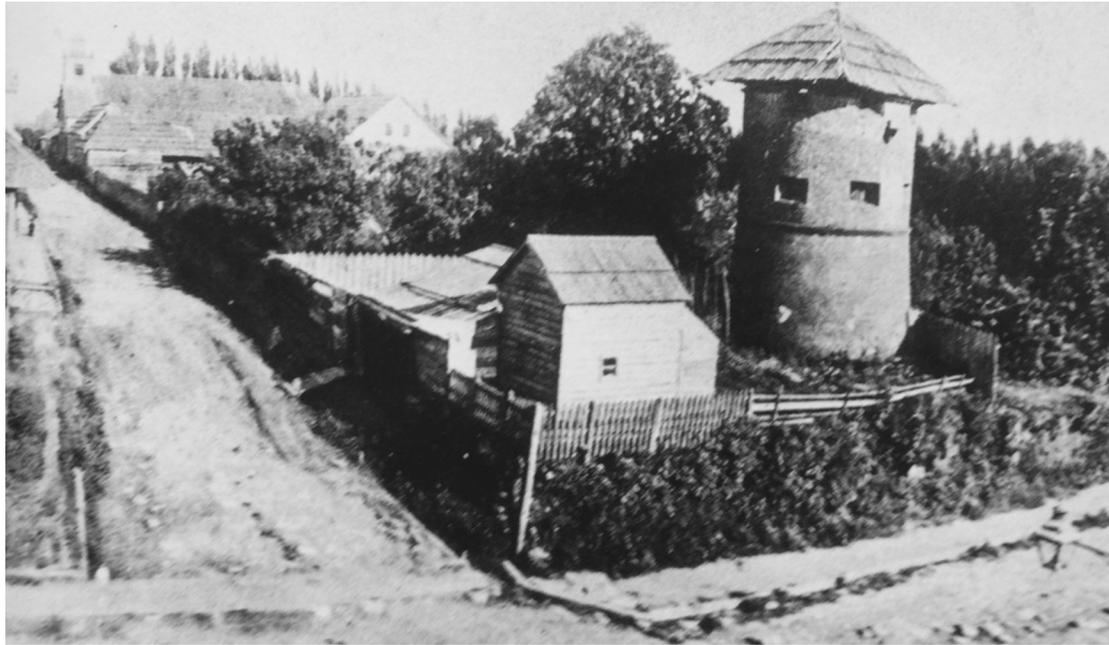
En 1897 se inició la construcción de una planta térmica para dotar a Santiago de luz eléctrica la cual, con el nombre de The Chilean Electric Tramway and Light Co., ya estaba funcionando en junio de 1900. Esta compañía proporcionó, desde entonces, la energía necesaria para el alumbrado público y domiciliario y para el transporte, permitiendo el servicio de tranvías eléctricos desde el 2 de septiembre de ese año.¹⁸

¹⁵ ACM, Providencia, 17 de julio, 1911.

¹⁶ ACM, Providencia, 9 de julio, 1909.

¹⁷ ACM, Providencia, 17 de julio, 1911.

¹⁸ De Ramón, *Santiago de Chile*, 153.



L3.11 Vistas de los callejones de Providencia, c. 1905.

Fotografías de dos situaciones de construcciones levantadas con frente a los callejones próximos a avenida Providencia, dando cuenta de la precariedad y baja calidad de los mismos, más próximos a asentamientos de arrabales en torno a la ciudad central que a los procesos de urbanización posterior detonados en el lugar. Cabe destacar la precariedad del espacio de público de tránsito de los mismos y la coexistencia con construcciones de mejor calidad en sus proximidades (superior). (fotos de autor desconocido)

La propuesta considera desde el diseño, la ejecución hasta la implementación y administración del servicio completo. En su proyecto se establece el trazado de las líneas de rieles con retorno en el cruce de Los Leones, condicionando en su radio de giro la magnitud del futuro diseño circular de la plaza de ese cruce. Asimismo se establece las normas de funcionamiento y uso del servicio, como las frecuencias y horario del servicio de carros. Su ejecución no estuvo exenta de dificultades con la sobre posición de las instalaciones requeridas por el tranvía eléctrico y los sistemas de acequias y canales de riego en funcionamiento, generando duros conflictos surgidos entre los actores responsables del nuevo orden urbano en conquista del lugar y los predecesores, defensores incondicionales de un orden rural en inicio de retirada.

Otro frente de adversidad se refleja entre el gobierno local de Providencia confrontado a los representantes del gobierno comunal de la ciudad central. En cierto modo el nuevo territorio ha inaugurado junto al proceso de transformación desencadenado, los códigos de nuevas relaciones que se perpetuarán en el tiempo de su desarrollo hasta hoy, reflejando que a pesar de lo incipiente del trayecto recorrido al término de esa primera década del siglo XX, las nuevas reglas de interrelaciones entre los actores del propio lugar, de éste con los territorios aledaños y con sus vecinos inmediatos.

Un nuevo orden que se expresa en las formas de comprender y organizar el territorio en expansión, desde el sistema viario de irrigación del lugar, donde las condiciones de subdivisión y propiedad del suelo, en combinación con las estrategias de ocupación del mismo, se expresarán en la configuración de dos matrices de orden distintos para entender el nuevo sistema de los espacios públicos estructurantes a través del territorio comunal. Los órdenes establecidos por los callejones y las avenidas.

El orden de los callejones

Los callejones, corresponden a la estructura preexistente de penetración de las propiedades rurales en su condición agrícola, luego de instituciones y finalmente de asentamientos urbanos muy heterogéneos en rango y usos. Localizados desde la mayor cercanía a la ciudad fundacional llegando hasta la Casa de la Providencia, los genera la subdivisión acelerada del suelo agrícola, constituidos por penetraciones progresivas de caminos secundarios y sin salida, en sentido norte-sur, en régimen de servidumbre de paso, los que arrancan del camino principal, la avenida Providencia, hacia el interior:

El mismo fenómeno se produce, sin necesidad de núcleo poblado, en las chacarillas aisladas que se forman en el interior de grandes propiedades. También necesitan una salida al camino real y dan origen a un callejón.

Por lo general el callejón es un sendero angosto, tortuoso, irregular. Descuidado por las autoridades, que no lo consideran del dominio público, el tránsito por ellos es difícil y pesado: se llenan de polvo espeso en verano y de barrizales en invierno. Largas murallas de adobones por sobre las cuales sobresalen follajes y malezas, siguen su curso por ambas orillas, dándole aspecto de soledad y abandono.¹⁹

Se constituye a través de esas servidumbres de paso localizadas en el borde de los potreros o grandes paños de propiedades, que van irrigando el territorio, avanzando paulatinamente hacia el sur. En

¹⁹ René León Echaiz, *Ñuñohue* (Santiago: Editorial Francisco de Aguirre, 1972), 117-118.



L3.12 Vista de avenida Pedro de Valdivia en 1930.

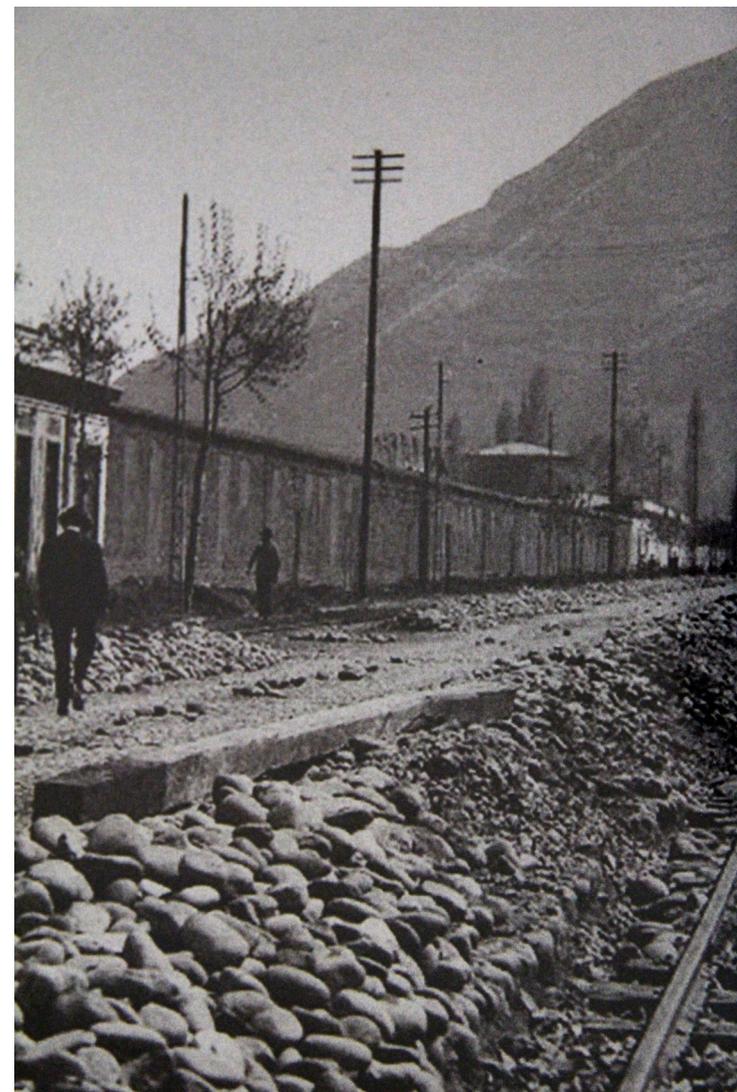
Fotografía de la avenida generada por un proceso urbanizador integrado que incorpora el diseño de su espacio público, con arborización, redes de servicios, postación y tranvía, así como reglas establecidas de edificación aislada inserta en espacios privados ajardinados para sus construcciones particulares.

(foto de autor desconocido)

L3.13 Vista de avenida Seminario en 1925.

Fotografía de registro del proceso urbanizador a posteriori desarrollado sobre los callejones rurales preexistentes, generados por la subdivisión progresiva del suelo en pequeños predios de construcción con fachadas continuas y cerradas de una planta, donde la incorporación de redes como agua, electricidad o tranvía se desarrollan con el espacio público ya configurado por los muros.

(foto de autor desconocido)



sentido contrario, ocurre un proceso equivalente, esta vez generado desde el camino de Ñuñoa, logrando, a veces, coincidencias u otras, con pequeños ajustes de continuidad dado el orden preestablecido por la división predial anterior al proceso de penetración de los mismos callejones:

Por el costado oriente de la chacra de Quinta Alegre, en el camino de Las Condes, se formó también un pequeño callejón que desemboca en la parte final de los tajamares. (...) En planos de Santiago de 1906 aún figura igual que en la Colonia. Pero de pronto empezó a extenderse hacia el sur para dar salida a poblaciones y chacarillas, y ya en 1910 aparece asomando al camino de Ñuñoa, comunicando así las dos grandes vías del sector. Tal fue el origen de la actual avenida Seminario.²⁰

El proceso de urbanización por tejido de manzanas en terrenos adyacentes a la avenida Irarrázaval, más adelantado en el tiempo al de avenida Providencia, al tener su período de apogeo en la década de 1920. Favorecerá su aceleración en los paños de suelo correspondientes al territorio comunal de Providencia solamente cuando esta vía se consolide como una opción en propiedad para movilizar el proceso urbanizador del oriente, una década después que su antecesora:

Con los años los callejones fueron aumentando considerablemente. Los caminos de Las Condes y de Ñuñoa quedaron unidos, además por los callejones de Lo Pozo, de Baraínca y de Azolas²¹, que corresponden respectivamente a las actuales calles Condell, Salvador e Infante. Eran angostos e irregulares senderos, con distanciadas construcciones en sus orillas.

Al norte del camino de Ñuñoa se formó un pequeño callejón que daba salida a una chacra y que fue llamado *callejón Durán*. Así, corto y cerrado, permaneció durante todo el siglo XIX y terminó en época moderna constituyendo la parte final de la calle Román Díaz.²²

237

El orden de las avenidas como expresión de urbanización

Las avenidas, corresponden a la segunda expresión formal de penetración del territorio comunal, y en su caso, llega directamente vinculado con el proceso urbanizador. El proyecto de la Población Providencia con la Gran Avenida Pedro de Valdivia es la creación de la primera avenida en el territorio comunal. Como espina dorsal estructurante de toda la nueva urbanización, es la instauración del modo de ocupación del territorio por la ciudad. Su trazado se concibe, diseña y ejecuta sobre la totalidad del suelo comprometido con cada proyecto. Se localizan en el centro de la nueva fragmentación parcelaria y nacen con el diseño definitivo de su expresión urbana. En su caso particular, otra condición de interés es el trazado que asocia desde la partida la interconexión de las dos avenidas principales de la época para el área oriental de la ciudad: Providencia e Irarrázaval.

La avenida Pedro de Valdivia, la única existente en su tipo al 1910, instaurará en el lugar la matriz de generación del nuevo orden urbano que se replicará casi matemáticamente en sucesivas vías paralelas, de sentido norte-sur, que avanzarán hacia el oriente hasta deslindar con el canal San Carlos, cuyo

²⁰ León Echaiz, *Ñuñoahue*, 118.

²¹ “El callejón de Lo Pozo se llamaba así por tener en él su quinta el Obispo del Pozo y Silva (actual esquina con calle Rancagua). El nombre de Baraínca y el de Azolas, derivaron también de propietarios de la época.”

²² León Echaiz, *Ñuñoahue*, 119.

trazado oblicuo e inamovible, obligará a un mínimo ajuste en los polígonos restantes del suelo comunal de Providencia. Un componente clave en el rigor del nuevo orden impuesto al territorio es la propiedad del suelo en un solo propietario, dueño de la hacienda Los Leones (o Lo Bravo), para la extensión señalada.

Si la extensión o número, o el trazado tanto de callejones como avenidas se asemejan con el paso del tiempo en su expresión actual sobre el territorio, lo distinguen condiciones fundamentales como el perfil de unos y otros, la calidad de la sección y la arborización (con las avenidas dominadas por grandes árboles, principalmente plátanos orientales) y la dimensión predial de las propiedades del parcelario que las configuran (siendo mayores y más regulares en el caso de las avenidas). Todos estos elementos interactuando en el propio lugar, arrojan expresiones urbanas muy distintas entre sí, los que terminan configurando dos tipos de ocupación del territorio comunal: uno, más heterogéneo en sus usos, tipologías construidas y con una presencia más restringida del componente vegetal; el otro, de una condición residencial dominante y casi exclusiva, de tipos edificatorios más homogéneos desde los tipos constructivos originales de las casas (bungalows y chalets) hasta la expresión de los edificios de apartamentos residenciales actuales, con un patrimonio vegetal y una calidad del espacio público destacado, en las avenidas principales hasta hoy, y barrios exclusivos de asentamiento de clases sociales más acomodadas que el anterior que se ven reflejados en el territorio comunal hasta la actualidad.

La expresión urbana del espacio

En torno al año 1910, son varias las iniciativas que van tomando forma en el territorio y sobre todo en las nuevas calles, independiente de su origen, a través de las cuales se va configurando la nueva expresión urbana sobre el territorio de Providencia. Junto a los esfuerzos por la instalación de alumbrado público eléctrico, ya planteado e iniciado su tendido en la avenida Providencia, se suman propuestas como la definición de elementos urbanos fundamentales como calzadas y veredas. Para las primeras se propone la alternativa de utilizar soleras de cemento²³ y aceras de asfalto, ambas serán descartadas, utilizando soleras de piedra canteada y aceras de pavimento de baldosas estampadas de cemento, posiblemente para mantener el estándar de los mismos componentes utilizados a la fecha en la ciudad central. Destaca asimismo la iniciativa del regidor Marcial Guzmán de preocuparse con especial atención por la temprana plantación de árboles en las avenidas y calles, privilegiando al plátano oriental (*platanus orientalis*)²⁴ como especie dominante, acogiendo la tendencia de las grandes avenidas de ciudades europeas y los parques diseñados recientemente en la misma ciudad. Ello será reforzado con el establecimiento de disposiciones para el riego, tanto de los árboles por acequias como de las calles por carretones regadores.²⁵ Un atributo de Providencia que persevera en el tiempo y la hace destacar hasta hoy son la calidad de su espacio público residencial y envergadura de su masa arbórea, muy por sobre la de otros distritos de la gran ciudad, de antigüedad similar o que la superan en ingresos y estándar social de su población.

En el caso de las nuevas calles originadas por la matriz de callejones, como el caso de calle Azolas²⁶, seguirán un proceso similar al camino de Providencia. Logrando construir un perfil o sección regular de la misma a partir de un largo proceso de consolidación por negociación de cesiones o expropiaciones

de porciones de terreno privado necesario para dar un ancho regular y mínimo al espacio público, de acuerdo a las disposiciones urbanas comunales, o las generales de la ciudad de Santiago u otras de nivel nacional. Asimismo se promueve la necesidad de procurar el respeto estricto de las normativas vigentes para la creación de nuevos barrios²⁷ y en paralelo se trabaja en el ajuste a las normas locales relativas a requisitos para la recepción de nuevas poblaciones.²⁸ Esta es otro atributo que Providencia mantiene en el tiempo, el de aplicar rigurosamente una norma urbana que posibilita y protege una calidad del espacio urbano general que la coloca por sobre sus pares dentro de la configuración de la gran capital actual.

Por otra parte, la administración del territorio comunal desde la misión de configurar una realidad urbana propia sobre la preexistencia de un orden agrícola local, combinado con el de suburbio de una ciudad otra, lleva a la implementación de distintas iniciativas que van dibujando el nuevo orden perseguido para el lugar, el que muchas veces dista de la realidad configurada en las evoluciones precedentes. Un catastro ejecutado de todos los conventillos instalados en su territorio, lleva a la decisión de eliminar algunos de los más antiguos y aplicar los requisitos que la ley establece para la permanencia de otros más recientes.²⁹ Medidas como las señaladas en combinación con otras, como la eliminación de cantinas y clandestinos en la comuna³⁰, el otorgamiento de patentes de alcohol restringidas para bares y quintas de recreo³¹, configuran una realidad y una voluntad que acelerará en poco tiempo el cambio de destino e imagen del territorio en general y de la avenida Providencia en particular.

La configuración del sentido de la avenida

La misma avenida Providencia se verá condicionada por estas mismas disposiciones u otras que siendo generales al territorio comunal toman forma particular y tempranamente en la propia avenida. Disposiciones como la obligatoriedad de cerrar los frentes de sitios y lotes no edificados³², la prohibición de arrojar o acopiar escombros en la vía pública³³, establecer disposiciones para el uso de andamios sobre el espacio público³⁴ o la decisión de suprimir el comercio ambulante³⁵, son parte de esas medidas regulatorias que perfilan una configuración urbana de actividades y actitudes que darán forma a la realidad urbana del lugar.

La avenida Providencia también irá construyéndose con la aparición de nuevas vías perpendiculares que refuerzan su sentido de eje estructurante de todo el movimiento comunal. A los callejones en proceso de urbanización, junto a la primera avenida (Pedro de Valdivia) como anuncio de instauración del nuevo orden, se van agregando progresivamente un conjunto de vías de distinta jerarquía hasta configurar su apariencia actual. A este momento corresponde la creación de un conjunto de tres calles paralelas entre sí, que arrancan de la avenida Providencia en su tramo central hacia la caja del río Mapocho, por tanto son ciegas en su diseño inicial. En cierto modo son calles residenciales creadas al modo de la matriz de los callejones preexistentes en el territorio rural. Todas son calles generadas por proyectos de urbanizaciones para casas con jardín y huerta, con predios de entre 1.400 y 1.600 metros cuadrados de superficie, y una longitud de las vías que oscilan entre los 390 y los 310 metros. Algunas de estas longitudes se verán am-

²³ Probablemente aprovechando la instalación de la fábrica Grau, proveedora de los mismos productos para la propia comuna.

²⁴ ACM, Providencia, 3 de mayo, 1909.

²⁵ ACM, Providencia, 19 de junio, 1911.

²⁶ ACM, Providencia, 4 de septiembre, 1911.

²⁷ ACM, Providencia, 7 de junio, 1909.

²⁸ ACM, Providencia, 19 de julio, 1909.

²⁹ ACM, Providencia, 3 de mayo, 1909.

³⁰ ACM, Providencia, 17 de mayo y 25 de junio, 1909.

³¹ ACM, Providencia, 2 y 16 de enero, 1911.

³² ACM, Providencia, 7 de junio, 1909.

³³ ACM, Providencia, 3 de enero, 1910.

³⁴ ACM, Providencia, 6 de febrero, 1911.

³⁵ ACM, Providencia, 3 de abril, 1911.

L3.14 Vista panorámica de Providencia en 1906.

Fotografía desde el cerro San Cristóbal que cubre la porción central del territorio comunal así como de avenida Providencia (en primer plano). Tanto la avenida como los callejones urbanizados están dominados por construcciones en el frente del predio y la edificación continua. El punto de inflexión tipológico estará dado por el conjunto dominante de la Casa de Huérfanos con la iglesia de la Divina Providencia (abajo, izquierda) y la población Providencia, matriz que dominará todo el desarrollo urbano a futuro hacia el oriente. En primer plano, aparece la curtiembre Magnere, otra importante industria de la época asentada sobre la avenida principal.
(foto de autor desconocido)





pliadas, años más tarde con la creación de la avenida Costanera, de lo cual son testimonio los cambios de arborización en sus respectivos tramos finales.³⁶ En el caso de las calles Padre Mariano y La Concepción, la iniciativa obedece a los vecinos residentes, quienes solicitan la recepción de las obras de urbanización por parte del municipio y el traspaso de las vías al espacio público, de modo de endosar la mantención y vigilancia de los mismos al ente comunal.³⁷ La plantación reiterada de plátanos orientales conforme a la norma recién promulgada, constituyen hasta hoy un patrimonio vegetal destacado en la vegetación del espacio público comunal. El otro caso de nueva calle, corresponde a calle Montolín (actual Monseñor Sótero Sanz), para la que se solicita la aprobación de que “se destinen sólo 12 metros a la calle misma” destinando otros ocho metros “a ensanches de los jardines exteriores de las propiedades”³⁸, es decir, compensar en antejardines la exigencia de crear calles de al menos 15 metros de ancho según la normativa general nacional establecida para nuevas vías en cualquier lugar del país. La propuesta en el caso aludido acogió el ancho exigido del espacio público de 15 metros. Las otras dos calles señaladas tienen un ancho total de la vía de 18 metros cada una. La presión sobre el municipio, con el objetivo de lograr aprobar calles de ancho menor al exigido, será cada vez más crítico en función de la creación de tejidos de vías secundarias y al desarrollo progresivo de proyectos de poblaciones orientados a sectores de ingresos económicos menores con lotes de superficies prediales más modestas.

El equipamiento creciente requerido por la nueva ciudad

Los requerimientos de nuevo equipamiento o ampliación del existente asociado a la avenida Providencia, principalmente por su centralidad, apuntan en igual dirección. Las solicitudes presentada por los dueños del Teatro Providencia, ubicado en la avenida Manuel Montt a metros al sur de la avenida, recibe el rechazo para la instalación de un casino en su sede, pero se lo incentiva a la ampliación y modernización de su edificio. Los reiterados requerimientos para la instalación de un dispensario municipal, inicialmente propuesto localizar en los terrenos del hospital Salvador inmediatos a la avenida, serán estimulados por mucho tiempo pero postergados en reiteradas oportunidades por un problema de financiamiento y administración del recinto de salud. En paralelo, se debate y rechaza de plano el intento de instalación de un sanatorio de tuberculosis, iniciativa presentada por los “padres jesuitas” al consejo municipal, para implementar en instalaciones de su propiedad en la comuna y bajo su propia gestión. Existe una voluntad decidida y mucha claridad respecto a lo que tiene lugar y que lo no en la conformación del nuevo territorio urbano en creación.

Esto mismo se refleja en otras medidas de progreso en la nueva configuración del lugar, así se aprueba la instalación y reglamenta el funcionamiento de un matadero³⁹ que provea a la nueva población en proceso de asentamiento y se organiza la distribución de leche⁴⁰ de acuerdo a normas de sanidad vigentes en la ciudad central y procedimientos de manejo que hablan de la condición urbana que acogen procesos que previamente se daban en otras modalidades más precarias en el entorno rural. Otro frente de confrontación es el recurrente desacoplamiento de las actividades industriales existentes en el lugar con su compatibilidad con los nuevos usos asentados en el mismo. A modo de ejemplo, el caso de la importante

fábrica Grau que intenta su ampliación, con requerimientos de abastecimiento de agua para su industria con la construcción de un canal abovedado, los que afectan directa y negativamente a las condiciones de seguridad y bienestar de los nuevos residentes del entorno.⁴¹

La urbanidad deseada en crisis

La voluntad declarada y puesta en marcha de materializar una nueva urbanidad que se intenta despojar en paralelo de la realidad precedente del mismo lugar como de las formas edificadas de la ciudad histórica, y donde convive una confusa pero atendible heterogeneidad de usos y actividades sobrepuestas, sólo permite una lectura de situación que declara un territorio en crisis de plena transformación. La consecuencia inmediata de esa etapa de superposición de un orden rural preexistente con un suburbio de rebalse de la ciudad central, dará paso directo a un paisaje conflictuado, que intenta de paso recuperar lo mejor de esa imagen rural original, con la cordillera de fondo, para convertirla en una realidad urbana distinta a la ciudad conocida y con un carácter *preferentemente*⁴² residencial.

Un proyecto de nueva urbanidad dirigido en sus inicios a un segmento de la población santiaguina, familias de profesionales y militares, principalmente inmigrantes, comerciantes e industriales y funcionarios alto de estado, que aceptan y se suman a la nueva propuesta. Para agregar una fracción menor de las clases acomodadas tradicionales, que asumen el lugar en ciernes como segunda residencia más cercana al campo original que a la nueva expresión de suburbio urbano. La misma que en su mayoría se mantendrá como mero observador, desde una actitud con algo de sospecha y algo de rechazo hacia el proceso de nuevo asentamiento iniciado, instalada hace no mucho tiempo en los barrios decimonónicos creados al sur de la Alameda. A su vez, reconociendo que sólo un par de décadas más tarde optarán decididamente por una alternativa de igual perfil tipológico, pero localizada aún más al oriente.

Todo ello, no sin dificultad pero con convencimiento, cristalizará en una actitud de persistencia y tolerancia, que hará más fuerte el proyecto en desarrollo, donde la iniciativa de nuevos proyectos, tanto privados como públicos, alimentarán la configuración de un territorio heterogéneo. Un territorio de experimentación y coexistencia mucho más diverso que las imágenes evocadas por cada fragmento registrado por separado. Donde el pragmatismo invertido y la insistencia aplicada en lineamientos fundamentales, como la condición de la calle y el árbol, artífices simultáneos de una sutil proximidad lograda en lo formal de avenidas y callejones. Componentes urbanos clave y tan dispares, que con el paso del tiempo darán forma y consistencia urbana a una porción de suelo definido, que logrará perfilar una identidad y cualidad reconocible desde sus trazas urbanas iniciales hasta la completación de un mosaico territorial expandido en el valle, pero nunca vuelto a reproducir con la calidad espacial masiva de Providencia.

³⁶ En el caso de calle Padre Mariano en la actualidad se conservan los plátanos orientales originales de su urbanización, pero éstos llegan hasta calle Pérez Valenzuela. En su tramo final hacia Costanera, la arborización existente corresponde a las especies de fresno y acer negundo, delatando un remate posterior de la calle.

³⁷ ACM, Providencia, 7 de febrero, 1910.

³⁸ ACM, Providencia, 3 de abril, 1911.

³⁹ ACM, Providencia, 3 de abril, 1911.

⁴⁰ ACM, Providencia, 6 de noviembre, 1911.

⁴¹ ACM, Providencia, 17 de agosto y 4 de septiembre, 1911.

⁴² Término utilizado en la norma urbana comunal para designar usos de suelo dominante con opción de otros usos compatibles, pero siempre subordinados al uso principal.

La avenida y la ciudad. 1 (3) 3

La ley 2203, reglas para una nueva comprensión de la ciudad, 1909.

La avenida Providencia como una nueva realidad: una consolidación lineal.

La ciudad de Santiago, después de la celebración del Centenario, es una ciudad que verá acelerar sus procesos de cambio en condiciones y magnitudes, en especial, entre las distintas zonas que circundan la ciudad central y particularmente en relación a la expansión de sus nuevos suburbios residenciales, alimentado por la especulación inmobiliaria como una actividad de negocios no necesariamente nueva pero sí rediseñada en magnitudes y actores involucrados de otro orden al precedente. Los procesos de urbanización serán protagonistas por excelencia del movimiento de cambio, los que provocados por factores de distinta índole e intensidad irán adquiriendo velocidades y expresiones particulares en cada localidad:

A partir de la década de 1910 se desarrolló una activa campaña para atraer compradores. En aquella época, las ventajas parecían estar a favor de Ñuñoa, como lo denota su rápida urbanización, sus poblaciones y especialmente sus quintas y propiedades agrícolas que la habían hecho famosa desde tiempos coloniales. En las chacras de su territorio y especialmente en la de Santa Julia, sus propietarios habían construido grandes mansiones, algunas de las cuales se mantienen hasta nuestros días, y en su época fueron centro de una activa vida social en los veranos.⁴³

Las disposiciones del cuerpo legal de 1909

Dentro de esos variados factores reconocidos como detonante de la transformación que llevará a Santiago como ciudad completa a un nuevo estadio de su desarrollo urbano se destaca una modificación legal específica, nacida de una puesta al día de otra norma promulgada por iniciativa del intendente Vicuña Mackenna en 1874, que hacía referencia a los procedimientos para la “apertura y prolongación de calles y paseos públicos en la ciudad de Santiago”.⁴⁴ El nuevo cuerpo legal corresponde a la ley 2203, promulgada en 1909, “que fija disposiciones a que deberá sujetarse la construcción de edificios, apertura, ensanche, unión, prolongación o rectificación de calles de la ciudad de Santiago”.⁴⁵

Será esta nueva normativa un instrumento clave al otorgar las atribuciones necesarias, a aquellos actores involucrados en la configuración material de la ciudad, para proceder desde la determinación de un plano concordado de los trazados urbanos hasta la autorización de edificación, tanto del espacio público como de los cuerpos construidos que den forma y expresión concreta a los distintos fragmentos conformadores de la ciudad capital. La atribución fundamental incorporada a la nueva ley regula y reglamenta de forma uniforme para todos los territorios comunales de la ciudad el establecimiento de las reglas sobre expropiación.

La nueva ley establece en sus artículos iniciales que:

⁴³ De Ramón, *Santiago de Chile*, 208.

⁴⁴ Ley s/n, del 25 de junio de 1874.

⁴⁵ Ley 2.203, del 16 de septiembre de 1909.



L3.16 Plano de la ciudad de Santiago de 1914.

*Fragmento del plano anterior que pone en relieve la configuración del casco urbano expandido de la ciudad capital, donde al crecimiento inicial hacia el norte se agregan las extensiones al este y oeste de la ciudad histórica. Cabe destacar la mayor uniformidad del crecimiento poniendo por tramas de manzanas de los nuevos ensanches contra la subdivisión acelerada de suelo agrícola de la extensión oriental, generada principalmente a partir de los sistemas viales generados desde avenidas como Providencia, Irrazábal o Macul.
(plano del I. Geográfico Militar)*

La construcción de edificios, apertura, ensanche, unión, prolongación o rectificación de calles, avenidas i plazas, como asimismo la formación de nuevos parques i jardines en la ciudad de Santiago, se sujetarán a las disposiciones de la presente lei. (...) El trazado de las calles, plazas i avenidas se sujetarán a las líneas fijadas en el plano aprobado por la Municipalidad, rectificado conforme a esta lei. (...) La anchura mínima de las calles de la ciudad será de quince metros medidos entre las líneas de construcción de ambos lados. La Municipalidad podrá acordar una anchura mayor cuando lo estime conveniente.⁴⁶

Con ello establece las reglas del juego para toda configuración de los espacios urbanos que se desarrollen, agregando la obligatoriedad de la existencia de un plano que recoge la conformación formal del trazado urbano sobre el territorio ahora asumido como una totalidad y no como secuencia de acciones aisladas o particulares en si mismas. Otro cambio radical es la reducción de veinte a quince metros del ancho mínimo de una calle en la ciudad, abriendo la opción de reconocer vías de distinta jerarquía y más ajustada a la realidad local. En paralelo, la modalidad de medir el ancho de la calle no incorpora todavía las condiciones de construcciones aisladas y retiradas de la línea de propiedad como opción edificatoria, lo que tendrá consecuencias en su interpretación en territorios en desarrollo como es el caso de la misma comuna de Providencia.

Los modos aplicados para la transformación

Más adelante, la ley establece de modo detallado los mecanismos requeridos para materializar la transformación de la ciudad, al precisar que la sección de cada calle o avenida, de las existentes o futuras, se regirá por lo establecido en el plano comunal previamente aprobado y que el procedimiento para lograrlo será la ejecución de las expropiaciones necesarias para su realización. A la vez, desde la fecha de publicación de la ley, todo proceso edificatorio en cualquier lugar de la ciudad debe pasar previamente por un trámite aprobatorio por la autoridad, denominado permiso de edificar:

En la ciudad de Santiago nadie podrá edificar sin que previamente la autoridad municipal haya fijado la línea de la via pública correspondiente al exterior del edificio. A este requisito será necesario sujetarse, no sólo para edificar sino para reconstruir un edificio ya existente.⁴⁷

En materia de expropiación, el procedimiento se acoge al establecido en una ley del año 1857⁴⁸, que fuera diseñada para otorgar atribuciones al gobierno nacional en materia de expropiación para la instalación de infraestructuras de redes ferroviarias, que extiende esencialmente sus mismos procedimientos legales adecuados a la acción en el territorio urbano:

Se declaran de utilidad pública todos los terrenos necesarios para llevar a efecto la transformación de Santiago, en conformidad a las prescripciones de la presente lei. (...) La espropiación de los terrenos (...), deberá hacerse efectiva por las Municipalidades, cada vez que los propietarios obtengan las líneas para construir o reconstruir. Podrá también la Municipalidad acordar por los dos tercios de sus miembros, las

⁴⁶ Artículos 1° a 3°, ley 2.203, del 16 de septiembre de 1909.

⁴⁷ Idem. Artículo 6°.

⁴⁸ Ley s/n, del 18 de junio de 1857.

espropiaciones necesarias para dar cumplimiento a esta ley, sin esperar la construcción o reconstrucción de los edificios.⁴⁹

El efecto de la nueva ley podría hacerse efectivo en todo tipo de propiedades afectas, localizadas dentro del área urbana de la ciudad, incluido los terrenos y edificios fiscales, no existiendo excepciones para su aplicación. Asimismo regula los mecanismos de tasación, de formas de pago, de solución de litigios y de penas a funcionarios que hagan mal uso del mecanismo expropiatorio.

Los impactos sobre la avenida

La claridad y voluntad de contar con un plan que orienta el desarrollo urbano, combinado a otorgar los instrumentos adecuados y efectivos para llevarlo adelante son factores claves al momento de construir una forma distinta de la ciudad tradicional. Ante las dinámicas de variables sociales, económicas o culturales que pueden estar acelerando el proceso de transformación material de la ciudad, están generados los mecanismos de orientación y regulación del mismo proceso, de modo de articular la voluntad transformadora con una idea nueva de ciudad que se expresará tanto en la expresión adoptada por la ciudad central como por cada uno de sus suburbios en pleno proceso de cambio a velocidades y circunstancias diferentes.

A pesar de no destacar para el período como uno de los territorios más activos en su dinámica de transformación en la lectura general de Santiago, la actividad de urbanización durante la década de 1910, sobre la avenida y la comuna de Providencia no puede calificarse como débil o poco trascendental para su posterior desarrollo. A una más pausada generación de nuevos barrios o de llegada de nuevos vecinos, que al 1911 asciende a la cifra de 10.985 habitantes, se contraponen un proceso de incorporación de nuevos componentes urbanos que resultan interesantes y decisivos para una actitud pionera dentro de los procesos llevados adelante por el conjunto de los distintos gobiernos locales de comunas-ciudades en torno a la ciudad capital.

El trabajo permanente sobre la red de aguas de riego del territorio, muta de la preocupación por las reiteradas inundaciones y desbordes sobre la avenida Providencia que aún persisten⁵⁰, o la continuación de obras en la construcción de sifones (avenidas Manuel Montt y Pedro de Valdivia)⁵¹ y canalización de las acequias preexistentes sobre la avenida⁵², a la incorporación de nuevas soluciones de compatibilidad con el orden urbano en gestación. Una solución discutida y descartada luego de reiteradas discusiones fue la opción de obligar a colocar rejas de protección sobre las acequias⁵³ en todos los tramos de su tendido cercano a las avenidas que significarán riesgo de caída para los usuarios de estas vías principales. Una primera medida aplicada, es el abovedamiento de tramos importantes de las acequias, como la registrada para la calle Pérez Valenzuela y otras vías⁵⁴ en las cercanías de la avenida Providencia, obra que se ejecuta en muros de albañilería de ladrillo y mortero. Otra distinta, es la incorporación de acueductos o acequias entubadas aprovechando la provisión de tubos de cementos de la fábrica Grau, solución aplicada inicialmente en tramos de acequias sobre intersecciones de calles de mayor flujo que convergen sobre la misma

avenida Providencia, tales como las calles Román Díaz y Antonio Varas, u otras aledañas como calles Valenzuela Castillo o Maule.⁵⁵ Esa sencilla obra civil se constituye en la primera expresión de infraestructura subterránea en la avenida y da inicio a la complejidad creciente que el nuevo orden urbano consolidará en la propia avenida y progresivamente en el resto del territorio comunal de Providencia.

El inicio de la aplicación de la nueva ley 2.203 de 1909, tendrá consecuencias inmediatas en el proceso urbanizador comunal, incorporando con mayor fluidez los procedimientos de exigencia del ancho mínimo de quince metros a las nuevas vías propuestas, así como la formalización en los procesos de otorgar líneas y permisos de edificación, de recepción de calles nuevas generadas por particulares, de cesión de terrenos y en casos extraordinarios, de recurrir a la expropiación de terrenos privados para consolidar las secciones mínimas requeridas en la red de espacios públicos de la comuna y en especial, de la avenida Providencia. Recién en el año 1916, el municipio acuerda encargar el levantamiento de un Plano Catastral comunal para iniciar la elaboración del plan establecido en la misma ley, el que será encomendado por el alcalde al ingeniero Humberto Pizarro.⁵⁶

Las operaciones y sus herramientas de aplicación

En relación al ensanche de caminos y calles, el municipio designa empleados encomendados específicamente para esta tarea.⁵⁷ En su gestión deberán negociar con los particulares los paños de terreno necesarios para regularizar los anchos mínimos de las principales avenidas de la comuna. En el transcurso de esta década, se repite una solución acordada con varios vecinos, consistente en la cesión del terreno por parte del privado a cambio de la construcción por cuenta del municipio del muro de cierre, exigido por disposición reglamentaria a todas las propiedades con frente hacia las avenidas y calles principales. Este es el caso de varios acuerdos como los localizados en la avenida Condell, en el frente de propiedad de las monjas de la Providencia⁵⁸; o de la avenida José Miguel Infante, con la propiedad de la Sociedad Hospital Italiano⁵⁹, y en la misma avenida Providencia, con el Hospital Salvador de la Beneficencia Pública, “siempre que el municipio construya la respectiva muralla y cinco habitaciones existentes en el terreno que cederá”⁶⁰, para lograr regularizar el ancho de la vía en su punto más crítico, en el tramo de la avenida que enfrenta al muro del tajamar.

En otras ocasiones se deberá recurrir a la atribución de la expropiación de terrenos particulares para lograr regularizar los anchos y aperturas de las avenidas requeridas, este es el caso registrado para el cruce de avenidas Salvador y Francisco Bilbao.⁶¹ La expropiación señalada en combinación con la cesión de calle y construcción de muro por el municipio, en el tramo entre avenidas Antonio Varas y Pedro de Valdivia, más la solicitud de instalación de una nueva línea para tranvía en la misma avenida Francisco Bilbao⁶², es el registro de apertura de la primera avenida interior, en sentido poniente-oriente y paralela a las avenidas Providencia e Irarrázaval que se abre en el centro del territorio comunal. Iniciando con este proyecto, un lento proceso de construcción de una grilla de avenidas perpendiculares sobre el suelo urbano, en reemplazo del existente de avenidas paralelas norte-sur que configuraba el orden de penetra-

⁴⁹ Idem. Artículos 12° y 13°.

⁵⁰ ACM, Providencia, 4 de abril, 1913.

⁵¹ ACM, Providencia, 15 de julio, 1912 y 3 de marzo, 1913.

⁵² ACM, Providencia, 5 de febrero, 1912.

⁵³ ACM, Providencia, 5 de agosto y 7 de octubre, 1914.

⁵⁴ ACM, Providencia, 15 de enero, 1912 y 31 de octubre, 1918.

⁵⁵ ACM, Providencia, 19 de noviembre, 1913.

⁵⁶ ACM, Providencia, 29 de febrero y 4 de mayo, 1916.

⁵⁷ ACM, Providencia, 12 de mayo, 1912.

⁵⁸ ACM, Providencia, 31 de octubre, 1918.

⁵⁹ ACM, Providencia, 26 de diciembre, 1918.

⁶⁰ ACM, Providencia, 31 de octubre, 1918.

⁶¹ ACM, Providencia, 5 de abril, 1919.

⁶² ACM, Providencia, 3 de agosto, 1916 y 18 de enero, 1917.

L3.17 Detalle plano de la ciudad de Santiago de 1914.

Detalle del plano anterior que pone en evidencia los tipos de trama urbana que va consolidando el desarrollo de la ciudad, desde una trama cuadriculada regular en la ciudad fundacional y otros fragmentos menores, pasando a tramas de calles con manzanas irregulares en la ciudad al norte del río, y llegando a paños consolidados en torno a vías norte-sur que se generan en avenida Providencia. Alternando esa nueva configuración con las reservas de terreno asociadas a la localización de las instituciones fundacionales del lugar (seminario, hospital, orfanatorio, cervecería, entre otras).

(plano del I. Geográfico Militar)





ción sobre el territorio. Marcando o consolidando una estructura de orden más urbano y flexible que la precedente, de evidente sentido de organización para un territorio de paso entre un uso agrícola por otro de destino urbano residencial.

El trámite de otorgamiento de las líneas de edificación por parte del municipio, previo a levantar cualquier construcción nueva en la propiedad privada, fue otra incorporación de un modo de operar distinto sobre la voluntad de edificar, que no estuvo lejos de reiterados conflictos y polémicas. Al imponer la nueva norma sobre propietarios, herederos de la tradición rural precedente del mismo lugar, veían con resquemor el tener que solicitar a una autoridad o al criterio de terceros la decisión de que obra ejecutar o no en su propiedad particular. Muchas veces el consejo municipal debe resolver situaciones al respecto previa visita inspectora ejecutada por los empleados encargados de la materia. Una calle que destaca por la actividad edificatoria del momento, reflejado precisamente en las solicitudes de líneas de edificación es la calle Pérez Valenzuela, paralela y al norte de la avenida Providencia desde la fábrica Grau hasta avenida Padre Mariano por el oriente.⁶³

Las cesiones de terrenos para la regularización de calles existentes (Tegualda, Manuel Montt, José Miguel Infante, ...), así como la recepción de nuevas vías (Montolín, Almirante Riveros, Darío Urzúa, ...) construidas por particulares, para iniciar la venta de lotes urbanizados se multiplican crecientemente en el transcurso del tiempo. También se da cuenta de la primera inauguración oficial por parte de la alcaldía, de un conjunto habitacional de chalets⁶⁴ levantado por la Caja de Ahorros de Empleados Públicos en la avenida Miguel Claro, que lleva asociado un área verde denominada Paseo público El Progreso.⁶⁵ Todas acciones, que en conjunto son el testimonio de la aceptación de la nueva ciudad por parte de los organismos e instituciones responsables de otorgar vivienda a sus asociados, convirtiendo a las nuevas comunas y a Providencia en particular, en una opción validada como lugar para residir dentro de la configuración expandida del Santiago post-centenario.

Los reglamentos locales aplicados en la comuna

Una acción que afirma la actitud de adelanto y toma de posición en la nueva configuración que asume la comuna, y que reconocen desde sus inicios sus autoridades, es una importante iniciativa desplegada durante todo el transcurso del año 1913. A inicios de ese año, se acuerda la compilación y elaboración de un conjunto normativo de variadas materias, para su aprobación y aplicación sobre la realidad local que día a día complejiza el funcionamiento de las actividades propias de sus habitantes inmersos en un proceso de fuerte cambio en su entorno. Así, al mes de mayo del mismo año, se aprueban y promulgan para su aplicación inmediata, los textos normativos correspondientes a 18 reglamentos en materias muy heterogéneas y diferentes entre sí⁶⁶, de los cuales al menos diez afectan directamente la configuración y funcionamiento del espacio urbano en construcción para la comuna. Estos son: *Reglamento de tráfico o tránsito de vehículos*; *Reglamento para la construcción o reparación de puentes sobre acequias o desagües en los caminos y canalización o cegamiento de las mismas*; *Reglamento sobre corte y plantación de árboles*; *reglamento sobre cierres de las propiedades en*

las calles de la comuna; Reglamento de canales de aguas lluvias⁶⁷; Reglamento para la renovación de pavimentos; Reglamento sobre teatros y salas de espectáculos; Reglamento sobre nuevas calles y poblaciones; Reglamento sobre numeración de predios; y, Reglamento sobre depósitos de basuras, escombros e inmundicias en las calles.⁶⁸

El cuidado colocado sobre el espacio público

En paralelo, el municipio despliega sus esfuerzos para el mejoramiento progresivo en la configuración y consolidación del espacio público comunal, focalizando sus acciones en el arreglo de caminos y calles, con el mejoramiento de calzadas y la construcción de veredas, la arborización de las vías, la instalación de alumbrado público y la extensión de la red de tranvías, así como el apoyo a la iniciativa de instalación de las primeras redes de alcantarillado.

El arreglo de caminos y calles abarca un amplio espectro en tipos de vías, donde las soluciones a su mejoramiento cubren desde el enripiado de caminos rurales todavía de suelo de tierra como la avenida Italia⁶⁹, calle que es límite con la comuna de Santiago, hasta la propuesta de distintos tipos de pavimentos que oscilan desde el adoquinado de piedra para las avenidas y calles principales hasta el asfaltado en otras. Este último pavimento incorporado como solución tanto de calzadas como veredas. Tal es el caso de veredas de avenidas⁷⁰ de tan distinto rango y ubicación como Pedro de Valdivia, Manuel Montt, Salvador o José Miguel Infante. Se establece el nombramiento de una “comisión para que reciba los trabajos de asfaltado”⁷¹, así como se aprueban “disposiciones técnicas para la recepción de obras de asfaltado”.⁷² Ello motivado por su mayor economía y facilidad de aplicación, postergando la voluntad inicial de pavimentar las veredas de la comuna con baldosas de cemento.

La arborización de las nuevas calles y avenidas es materia desde temprano y es permanente preocupación las iniciativas de adquisición de árboles⁷³ para la urbanización, que la misma gestión municipal despliega y exige sobre el territorio comunal. Esta preocupación, mantenida en el tiempo constituye en la actualidad uno de los principales patrimonio urbanos del lugar, que lo identifica, lo distingue y lo destaca sobre las otras comunas del Gran Santiago. A la prioridad otorgada a los árboles, le sigue la instalación de alumbrado público como un componente del soporte urbano de primera necesidad. Tanto por la comodidad que significa su existencia como la mayor seguridad otorgada a las vías públicas es que se invoca su demanda y pronta instalación en las numerosas calles de creación reciente. Los primeros registros de actividad vecinal en el nuevo barrio oriental de Los Leones, precisamente invoca esta solicitud.⁷⁴

La instalación de alumbrado público para los nuevos barrios residenciales marcha asociado de manera directa a la extensión de las líneas de tranvía, por ser la misma empresa la proveedora de electricidad. Ello traerá nuevos conflictos al presionar sobre el alza de precio por el servicio, que postergará la homogenización en el tipo servicio de tranvías, y por el contrario, generará servicios diferenciados. Donde el tranvía eléctrico inicialmente servirá la avenida Pedro de Valdivia⁷⁵, perfeccionando los niveles de su trazado y la calidad del servicio. Mientras el municipio evalúa opciones de tranvía a gasolina o petróleo⁷⁶, manteniendo en definitiva el servicio de carros de sangre por más tiempo en los recorridos de avenidas

⁶³ ACM, Providencia, 13 de abril, 1913.

⁶⁴ Nombre con que se denomina a las construcciones de destino habitacional, agrupadas o aisladas, de dos niveles de altura, que cuentan con jardín propio.

⁶⁵ ACM, Providencia, 18 de enero y 22 de marzo, 1917.

⁶⁶ ACM, Providencia, 5 de mayo, 1913.

⁶⁷ Por acuerdo de mayo de 1917, se posterga la aplicación del reglamento de canales de aguas lluvias.

⁶⁸ Los reglamentos restantes aprobados en la misma fecha corresponden a: reglamento de cantinas alcohólicas; de animales aparecidos; de beneficio y expendio de carnes muertas; sobre animales abandonados; sobre perros sueltos; sobre enseñanza de bestias de tiro; sobre expendio de licores sobre prenda; y, sobre crianza de cerdos.

⁶⁹ ACM, Providencia, 4 de mayo, 1916.

⁷⁰ ACM, Providencia, 30 de enero, 1919.

⁷¹ ACM, Providencia, 15 de enero, 1912.

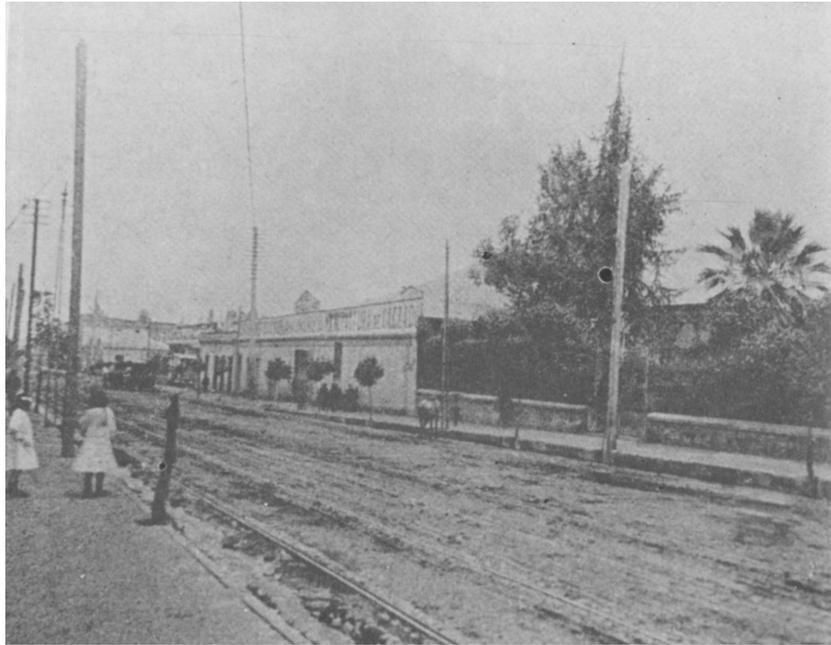
⁷² ACM, Providencia, 5 de febrero, 1912.

⁷³ ACM, Providencia, 5 de mayo, 1913 y 18 de junio, 1913.

⁷⁴ ACM, Providencia, 2 de septiembre, 1912.

⁷⁵ ACM, Providencia, 4 de abril, 1913.

⁷⁶ ACM, Providencia, 13 de agosto, 1913.



L3.18 Vistas de avenida Providencia, c. 1920.

Fotografías de la propia avenida en su tramo de doble fachadas y edificación continua (entre avenidas Miguel Claro y Antonio Varas actuales), con veredas peatonales separadas por soleras de la calzada, postación eléctrica y tendido de rieles de tranvía. Excepcionalmente algunas propiedades muestran cierros transparente y antejardines. A esa fecha la vía ya muestra una actividad comercial importante que da cuenta del territorio interior y la población residente a la que sirve. (fotos de autor desconocido)

Manuel Montt y Salvador⁷⁷, ampliando este mismo tipo al nuevo trazado ejecutado sobre la nueva avenida Francisco Bilbao.⁷⁸

Otra infraestructura fundamental que registra su inicio de actividad en el nuevo territorio es la creación de redes de alcantarillado, a iniciativa de los nuevos urbanizadores para implementar redes de evacuación de las aguas servidas a través de redes independientes y subterráneas, en reemplazo de la evacuación por la red de acequias, como era el caso de las propiedades más antiguas del lugar, o por pozos decantadores, colectivos o individuales, en los terrenos de más reciente urbanización. Los primeros proyectos presentados y aprobados por el municipio corresponden a las redes de alcantarillado para las avenidas Pedro de Valdivia⁷⁹, Pérez Valenzuela⁸⁰ y La Concepción⁸¹, las que deberán ejecutarse según “proceda de acuerdo a instrucciones del Director de Alcantarillado y Pavimentación”, de la ciudad central. También se registra el interés por explorar la factibilidad de instalar baños públicos comunales, a partir de una propuesta para la misma calle Pérez Valenzuela.⁸²

La primacía perseguida para una avenida principal

La avenida Providencia, durante la misma década, ve reflejado un proceso equivalente al seguido por la comuna con particularidades que dejan en evidencia su condición de avenida principal. Esta condición de primacía está más bien otorgada por la cualidad de accesibilidad que representa por sobre el interés de asentamiento de las nuevas edificaciones residenciales sobre su frente. Así, las intervenciones dicen más de la condición de centralidad incipiente como lugar de paso obligado desde y hacia el centro de la ciudad. La principal iniciativa del período corresponde al esfuerzo de “hacer llegar a las autoridades de gobierno la necesidad de pavimentar la avenida Providencia, desde avenida Condell hasta avenida Pedro de Valdivia”⁸³, lo que se logra con un acuerdo al año 1916, a través de “contratar un empréstito para la pavimentación de avenida Providencia”⁸⁴, en el mismo tramo indicado anteriormente, es decir, desde su límite con Santiago por el poniente hasta la avenida perpendicular principal, que articula el territorio interior de Providencia con el de Ñuñoa por el sur. Dos años más tarde, las obras de pavimentación de la vía en hormigón están en plena ejecución.

Paralelo a lo anterior, el municipio incentiva la ejecución de un proyecto para las veredas de la misma avenida, donde “el Alcalde solicita que, en vista a lo estipulado por la Ley de Pavimentación de Calles, se declare la obligatoriedad de pavimentación de las aceras de la avenida Providencia, entre las avenidas Condell y Pedro de Valdivia, que se utilice ladrillo de composición y que se fije plazo para que los vecinos hagan las veredas”.⁸⁵ La iniciativa es aprobada por el consejo municipal y se implementará paralelo a la pavimentación de la calzada. Para ello, el propio municipio ha adquirido “tres máquinas para fabricar ladrillos de composición para uso de las aceras”⁸⁶, proveyendo en forma directa a los vecinos del insumo, logrando al menos para su avenida principal la voluntad de pavimentar las aceras en las mismas condiciones y terminaciones que lo ejecuta la ciudad central.

La arborización de la avenida se refuerza en el mismo período, consolidando la calidad del principal espacio público de la comuna, para lo cual se definen programas de compra de especies, plantación y

⁷⁷ ACM, Providencia, 6 de mayo y 4 de noviembre, 1914.

⁷⁸ ACM, Providencia, 18 de enero, 1917.

⁷⁹ ACM, Providencia, 15 de julio, 1915.

⁸⁰ ACM, Providencia, 4 de mayo, 1916.

⁸¹ ACM, Providencia, 14 de noviembre, 1919.

⁸² ACM, Providencia, 9 de noviembre, 1916.

⁸³ ACM, Providencia, 27 de mayo, 1915.

⁸⁴ ACM, Providencia, 8 de diciembre, 1916.

⁸⁵ ACM, Providencia, 12 de diciembre, 1919.

⁸⁶ ACM, Providencia, 7 de septiembre, 1916.



L3.19 Vistas de avenida Providencia, c. 1920.

*Fotografías de dos lugares claves de la avenida donde se ejecutan trabajos de mejoramiento y extensión de la red eléctrica y el tendido de rieles para el tranvía. Una es la existente plaza Italia (superior) en el frente de la estación Providencia; y la otra, es la futura plazuela Los Leones (inferior) frente a parroquia San Ramón, punto estratégico para todo el desarrollo de los barrios residenciales sobre la extensión de los terrenos del fundo del mismo nombre.
(fotos de autor desconocido)*

mantención de los mismos.⁸⁷ Las principales especies utilizadas siguen siendo los plátanos orientales, acer negundo, acacio blanco y fresnos.

La avenida Providencia por su jerarquía, es provista tempranamente y renovada de modo permanente en los sistemas de alumbrado público, no con ello quedando libre de las fluctuaciones del precio de la electricidad establecido por la compañía proveedora, llevando al municipio a considerar distintas opciones de solución, desde el estudio de factibilidad para establecer una turbina propia para el autoabastecimiento de energía eléctrica⁸⁸, como consecuencia directa de la medida práctica, aplicada el año 1914, de “por alza en tarifas eléctricas se solicitará a empresa proveedora que en avenidas Providencia, Manuel Montt y Pedro de Valdivia se enciendan las luminarias una por medio”.⁸⁹

La avenida extendida en sus servicios

Un proyecto clave para la avenida Providencia durante el año 1913, fue la prolongación requerida por el mismo municipio para la línea número 27 del tranvía eléctrico.⁹⁰ El tranvía 27 corre por la misma avenida, desde su origen en Plaza Italia hasta la avenida Pedro de Valdivia, y se solicita su extensión hasta la Plaza de Armas en el centro de la ciudad y hasta Plaza Los Leones en su extremo oriental en el territorio comunal de Providencia. La solicitud es rápidamente aceptada por el municipio de Santiago e implementada.⁹¹ Al poco tiempo, un nuevo problema será el alza de tarifas del servicio establecida por la empresa proveedora.⁹²

Así, lentamente se va configurando el nuevo territorio urbano, que se consolida principalmente por el avance de sus infraestructuras, y paralelamente, determina el perfil de su población con medidas como el mayor costo de los servicios, proceso que va segmentando el estrato de población con capacidad de acceder a los nuevos suburbios. En el caso de Providencia, ello se agrava dada la necesidad de accesibilidad no sólo de residentes, sino y principalmente de operarios y obreros que trabajan en las fábricas y molinos que se localizan sobre la extensión del lado norte de la avenida.

La condición todavía compartida por los usos del suelo permitidos sobre la avenida, queda expresado en decisiones tan dispares como el esfuerzo urbanizador referido y la autorización para instalar una fábrica de glicerina sobre la misma avenida Providencia, frente a la calle Miguel Claro, en aquella zona reconocida donde funcionan desde el siglo pasado una serie de otras industrias.

Más crítica resulta la discusión y solución para la instalación de un matadero, con la finalidad de proveer de carnes frescas a los nuevos vecinos, conforme a las normas de sanidad recientemente establecidas para todas las concentraciones urbanas. El año 1913 se registra la primera solicitud de instalar en el territorio comunal un matadero, el que es prontamente rechazado.⁹³ Al año siguiente, se solicita sea reconsiderada la solicitud y tras amplio debate se acepta⁹⁴, se entrega la concesión respectiva previa aprobación de una Ordenanza del Matadero de Providencia, que en su articulado inicial establece:

Artículo 1º.- Se prohíbe en virtud de lo dispuesto en el artículo 2º de la ley del 26 de noviembre de 1873 el expendio de carnes en la comuna que no sea de animales beneficiados en el Matadero Público de Providencia que se construirá de acuerdo a la concesión hecha a los señores Benjamín Montes de Oca y

⁸⁷ ACM, Providencia, 6 de mayo, 1914 y 13 de junio, 1918.

⁸⁸ ACM, Providencia, 5 de agosto, 1915.

⁸⁹ ACM, Providencia, 19 de agosto, 1914.

⁹⁰ ACM, Providencia, 9 de septiembre, 1913.

⁹¹ ACM, Providencia, 3 de noviembre, 1913.

⁹² ACM, Providencia, 14 de enero, 1915.

⁹³ ACM, Providencia, 15 de octubre y 3 de noviembre, 1913.

⁹⁴ ACM, Providencia, 4 de marzo y 1 de julio, 1914.

Abel Rosales. Artículo 2º.- En conformidad a lo dispuesto (...) todo animal que se introduzca al matadero para ser destinado al consumo pagará a la municipalidad la suma de \$0,45 por cada seis kilos de peso de animal vivo. Artículo 3º.- Fíjense los límites urbanos de Providencia para los efectos del artículo 1º de lo que ordena la ley en su artículo 4º, lo siguiente: Norte Río Mapocho, Sur límite con la comuna de Ñuñoa y San Miguel, Oriente los límites de la comuna y Poniente calle Condell acera oriente.”⁹⁵

Lo más sorprendente de la decisión tomada es la ubicación acordada para localizar las instalaciones del futuro matadero, entre la avenida Providencia y el río Mapocho, al oriente de la chacra Montolín, la que se encuentra en pleno proceso de urbanización, y enfrentando el loteo de la avenida Pedro de Valdivia, su principal eje residencial a la fecha. Se ratifica la posición dominante de permitir la yuxtaposición de actividades tan disímiles, y potencialmente atentatorias contra la imagen de un suburbio residencial en desarrollo, pero que todavía debe coexistir con las preexistencias y configuraciones anteriores del mismo territorio, independiente que esas actividades exógenas sean requeridas por la ciudad central o muchas veces por el incremento de la población residente en la propia comuna.

Las instalaciones urbanas requeridas por los barrios

En el sentido de los nuevos requerimientos de la población local apunta la primera mención a la voluntad de levantar un Mercado Municipal⁹⁶, que tomará más tiempo que otros proyectos para ver su materialización realizada. También las solicitudes de instalación de kioscos en numerosas esquinas clave de cruce entre las avenidas principales, con destino muy dispar, al ser algunos aceptados y otros rechazados, en función de los usos propuestos y las localizaciones precisas requeridas. En especial, todos los kioscos solicitados para ser emplazados sobre la avenida Providencia se rechazan en esta etapa inicial de sus solicitudes.⁹⁷

Por otra parte, otras iniciativas interesantes para el desarrollo de la avenida Providencia y consecuencia directa de la constatación de su creciente actividad urbana apuntan a acciones como la entrega de terrenos municipales. Una de ellas será para la creación de la Plaza Providencia, al inicio de la zona más intensa en actividad comercial y residencial de la época, frente a las calles Román Díaz y José Miguel Infante.⁹⁸

Otra señal novedosa y reflejo de esa mayor intensidad en los flujos de paso de personas sobre la propia avenida es la propuesta de colocación de publicidad sobre los muros del Tajamar, exactamente al poniente de la plaza anterior. Los tajamares, muros que delimitan la caja y controlan el cauce del río en el tramo más occidental de la avenida, son requeridos por su continuidad en toda esta extensión y por su altura, como soporte para desplegar avisos publicitarios.⁹⁹ Esta solicitud es rechazada en primera instancia¹⁰⁰, para posteriormente, decidir delegar en el alcalde la atribución de entregar los muros en concesión, hecho que ocurre por primera vez, a mediados del año 1919.¹⁰¹ Con ello, se ha iniciado la incorporación de la publicidad sobre el espacio público comunal.

Todos ellos, procesos que van configurando una nueva realidad urbana para el lugar y paralelamente, generando los mecanismos de gestión y generación de recursos que se plasman en el mejoramiento permanente de la propia avenida y el espacio público comunal en general.

Las bases para un futuro distinto

Iniciativas incipientes, y a ratos inconexas, tendrán consecuencias trascendentales en los años posteriores, como son la preocupación declarada tempranamente por iniciar gestiones para aliviar el tráfico¹⁰² sobre avenida Providencia. Se la percibe como saturada o sobre exigida al sobreponerse variedad de movimientos de paso: hacia las zonas agrícolas del oriente, hacia y desde las minas de Las Condes, los flujos de abastecimiento y distribución de las industrias más los crecientes vecinos residentes de los nuevos barrios y urbanizaciones residenciales establecidas en sus bordes y proximidades. Para ello se plantea asumir la oportunidad de canalización del río Mapocho¹⁰³, que prolonga su sección construida hasta su paso por la ciudad central, lo que permite abrir una vía paralela a su borde y a la avenida Providencia, que descargaría parte de los flujos más pesados concurrentes en la avenida Providencia, hacia la nueva vía. Parte de esta avenida costanera se ha comenzado a construir fragmentariamente, a partir de iniciativas de algunos particulares que ven en ella la oportunidad de generar salida a avenidas ciegas en su diseño original. Este es el caso de calles como Padre Mariano y La Concepción.¹⁰⁴

La avenida Providencia, modesta y moderada en su proceso de transformación inicial, ha configurado ordenada y lógicamente las matrices esenciales para todo su desarrollo posterior. Desde los principios de organización del lugar, condicionado fuertemente por su traza agrícola preexistente en que todas las circulaciones arrancan y culminan en la vía central, pasando por la capacidad de asumir una cultura de la diversidad como estado natural de una condición de estar en permanente cambio, hasta los comportamientos modificados y adoptados por vecinos y autoridades. Donde la resistencia al cambio inicial, registrado en las actas de sesiones de trabajo y gobierno de los años iniciales, se desplaza paulatinamente y se sustituye por una capacidad colectiva de adaptación y de asumir su realidad local, incorporando los cambios puestos en debate o en escena sobre el territorio comunal con claridad en sus lineamientos principales. El lugar hará de la transformación permanente del territorio su nueva normalidad.

El inicio del nuevo siglo perfila una avenida Providencia inserta en el territorio comunal, como su principal eje estructurante y vinculante con la ciudad central, donde la concatenación de una serie de acciones razonables y sensatas configuran el modus operandi urbano del lugar. Antes de la intervención de urbanistas profesionales y a pesar del declarado interés de propietarios de la tierra y agentes urbanizadores de hacer buenos negocios con la mejor explotación posible del suelo. Existe desde ya de parte de las autoridades y la comunidad del lugar, un cierto cuidado y sentido común, que sin decisiones deslumbrantes logra afrontar con rigor y oficio, en una concatenación de medidas dispares, heterogéneas, la nueva tarea de construir ciudad. Y hacerlo, desde sus mismos inicios hasta la actualidad, reconociendo ese rol fundamental que desempeña la gravitación de avenida Providencia como catalizador del proceso completo.

⁹⁵ ACM, Providencia, 7 de octubre, 1914.

⁹⁶ ACM, Providencia, 8 de junio, 1915.

⁹⁷ ACM, Providencia, 3 de septiembre, 1914.

⁹⁸ ACM, Providencia, 30 de diciembre, 1915.

⁹⁹ ACM, Providencia, 16 de mayo, 1918.

¹⁰⁰ ACM, Providencia, 13 de junio, 1918.

¹⁰¹ ACM, Providencia, 8 de mayo, 1919.

¹⁰² ACM, Providencia, 30 de diciembre, 1915.

¹⁰³ ACM, Providencia, 30 de diciembre, 1915.

¹⁰⁴ ACM, Providencia, 9 de noviembre, 1916.

Lectura cuatro



La transformación de la ciudad capital en Providencia

El largo definitivo de la avenida:

Configuración de proyectos claves para su lectura como lugar urbano.

La comprensión de la ciudad en un territorio expandido y con distinto significado.

La década de 1920 significa al territorio de Providencia adquirir el rango de lugar urbano y la nominación de ciudad por el número de habitantes avocados en la comuna. Para avenida Providencia la consolidación como puerta y vía estructurante hacia todo el territorio, tanto comunal como los suburbios orientales en tenue desarrollo. La fuerza urbanizadora adquiere un ímpetu desconocido para el lugar, que se plasma en la conquista del territorio oriental a avenida Pedro de Valdivia, junto a la implantación de numerosas poblaciones en las extensiones occidentales. La avenida refuerza su centralidad en frente de la antigua Casa de Huérfanos equilibrando ambos procesos edificatorios, en una nueva realidad urbana de principios organizadores compartidos pero claramente diferenciada en sus expresiones edificadas y sociales que ocupan.

El crecimiento de Providencia obedece más a consecuencias de fuerzas desatadas desde la ciudad central que a iniciativas o causas del propio lugar. La ciudad capital vive un complejo proceso de crecimiento y transformación, junto a radicales cambios sociales y políticos en su sociedad. Esa nueva clase media, formada desde fines del siglo anterior aspira ahora al gobierno del país y la ciudad. Asunto que logra, no libre de complejidades en un inquietante panorama del mundo, que afecta las estructuras internas del desarrollo local.

La década se abre con el término de una Guerra Mundial y se cierra con la Gran Depresión, los impactos locales son diferidos en el tiempo. Alguno de estos procesos de vínculo internacional tienen efectos contrarios a lo esperado, otros demoran su efecto pero son implacables cuando llegan a la ciudad capital.

La avenida Providencia en su proceso de consolidación urbana, diversifica sus funciones, complejiza su condición viaria y asume la realidad y velocidad que implica una incorporación masiva de vehículos con motor a explosión. Autos particulares, taxis, camiones, autobuses, serán los nuevos invitados a la realidad urbana en construcción. La calidad requerida por las calzadas, los lugares de estacionamiento, las bombas para cargar combustible, todos serán parte del nuevo paisaje urbano en desarrollo sobre la avenida.

Asimismo, esa misma intensidad fuerza la creación de lugares nuevos. La necesidad de velocidades y envergadura de carga genera la creación de la Costanera junto al río Mapocho y paralelo a la avenida. Los cruces de la avenida Providencia con otras vías relevantes o lugares de mayor intensidad de uso generará las primeras plazas urbanas sobre la avenida, como Plaza Baquedano en su entrada a la ciudad histórica, o Plaza Los Leones, una rotonda que abre los nuevos barrios orientales de la comuna hacia la propia avenida. El lugar en el paso de diez años es otro lugar completamente distinto: es definitivamente ciudad.

L4.01 Plano de la comuna de Providencia en 1928.

*La avenida Providencia se refuerza como eje urbano de irrigación al territorio comunal en toda su extensión, agregando al proceso incremental de densificación de su mitad occidental, la apertura declarada de una fuerza urbanizadora de su mitad oriental sobre el suelo rural convertido en extensiones de barrios residenciales bajo el modelo de una ciudad ajardinada de edificaciones aisladas y buenos niveles de infraestructuras de servicios.
(dibujo del autor)*



L4.02 Vista de la ciudad de Santiago en 1928.

*Fotografía de la Alameda hacia el oriente, donde la avenida se ha consolidado como el eje urbano por excelencia, desde sus dimensiones espaciales en contraste a otras vías, a lo cuidado del diseño de sus espacios públicos de paseo y rodados, como en la calidad y jerarquía de los edificios que la delimitan. La prolongación natural hacia la cordillera de gran vía capitalina, es avenida Providencia.
(foto de autor desconocido)*

La ciudad y la avenida. 1 (4) 1

Cambios estructurales de la ciudad capital y el país: una nueva comprensión del territorio.
Los efectos y consecuencias sobre el sentido de los suburbios: Providencia.

Durante la década de 1920 el proceso urbanizador de Providencia toma un ritmo más activo que durante el período anterior. La principal causa vendrá de la ciudad capital, como consecuencia de cambios profundos de orden político, económico y social, sucedidos en el país tanto por procesos internos como por acontecimientos mundiales. Ello modificará radicalmente los parámetros del proceso urbano general, afectando con el nuevo *modus operandi* todas sus partes y componentes de la extensión urbana, sea la consolidada o aquellas en pleno proceso de conformación. Un proceso transformador de envergadura desconocida y de consecuencias para el resto de siglo, que reordenará por completo los parámetros de medida y de comprensión de la ciudad conocidos hasta la fecha.

Las consecuencias locales de algunos hechos mundiales

Un primer gran hecho de escala mundial es el término de la primera guerra mundial, proceso que a pesar de los impactos negativos de su cruel y largo desarrollo, al país le significó contrariamente grandes ganancias. Tanto por la sobre demanda de salitre y cobre por parte de los países involucrados directamente en el conflicto, como por la mayor demanda de productos agrícolas para alimento que los campos de esos mismos países se veían impedidos de producir. Todo ello fortalecía e incrementaba las fortunas de los propietarios de los grandes minerales, puertos y haciendas de todo el territorio nacional. Un muy reducido grupo social, los que vivían alternando entre los barrios más elegantes de la ciudad capital y las casas de sus haciendas y propiedades agrícolas. Pero el fin del mismo conflicto bélico modifica radicalmente el escenario precedente:

El final de la Primera Guerra Mundial dislocó seriamente la economía chilena, poniendo a prueba un sistema político cuya ineficacia era clara para muchos. Las dificultades de la posguerra dejaron al descubierto las limitaciones de la economía: sobre dependencia en la producción de materias primas, políticas fiscales y monetarias inadecuadas, creciente inercia de la agricultura. (...)

El efecto más terrible del armisticio fue la paralización de las salitreras. El *Nitrate of Soda Executive* de los aliados copó de pronto el mercado vendiendo sus existencias a muy bajo precio, lo que, a su vez, hizo disminuir los precios y las exportaciones. Aunque en 1920 ya habían comenzado a recuperarse, la producción y las exportaciones volvieron a caer en un 50% al año siguiente. Más de 10.000 mineros y sus familias se dirigieron a Santiago, infectando la ciudad con el virus de la desesperación —y la viruela.¹

El momento de cambio resultó menos traumático para los hacendados y la producción de bienes generados en sus tierras, dedicadas a la agricultura y ganadería:

¹ Collier Simon y William F. Sater, *Historia de Chile 1808-1994* (Madrid: Cambridge University Press, 1998), 183.



L4.03 Vistas de la cervecera Gubler y Cousiño, c. 1920.

Fotografías de registro de la planta cervecera localizada al oriente de avenida Providencia en la desembocadura del canal San Carlos al río Mapocho. Por el cauce del mismo río arrancaba, desde plaza Italia, una vía férrea que abastecía de materias primas a la propia planta. (fotos de autor desconocido)



Aprovechando la inercia de la guerra, la producción agrícola aumentó entre 1920 y 1930 más que en la década anterior (la proporción de tierra cultivada subió en más de un 50%). La viticultura prosperó (...), la ganadería floreció (...), las cosechas básicas también obtuvieron buenos resultados, con significativas alzas, durante esta década, en la producción de cebada, maíz, papas y trigo, por tanto tiempo el producto principal. Las sembradoras, trilladoras, segadoras y cosechadoras empezaron a ser utilizadas cada vez más. En 1939, había más de 600 tractores en Chile.

(...) En el corazón del Valle Central, un mero 0,45% de todas las propiedades abarcaban el 52% del área. Este sistema de tenencia de la tierra tan poco equitativo parecía resistente a la modernización. (...) Los terratenientes no tenían por qué temer la competencia: el crecimiento de la población urbana garantizaba un mercado estable para sus productos.²

Otra actividad económica más reciente y de creciente gravitación en el aparato productivo del país, es la actividad industrial. Localizada directamente en las principales configuraciones urbanas, lugar de concentraciones de mano de obra y mayor conectividad con el territorio,:

Habiendo prosperado y florecido durante la guerra, los industriales chilenos buscaban consolidar sus recientes logros. Presionaron a las autoridades para modernizar las carreteras, extender el sistema ferroviario y agrandar los puertos. También persuadieron al gobierno para aumentar los impuestos a las importaciones. En 1921, el Congreso elevó los aranceles a las mercancías importadas en un 50% y gravó con impuestos especiales (a veces de hasta un 100%) ciertos artículos específicos. La industria manufacturera creció a pasos agigantados entre 1920 y 1928, con aumentos significativos en la producción de textiles, zapatos y bebidas. De hecho, a finales de la década de 1920, los fabricantes chilenos producían tanta maquinaria como bienes de consumo.³

A modo de referencia, sobre la avenida Providencia ya se han consolidado dos industrias claves, instaladas con anterioridad: la curtiduría Magnère, que llegará a ser la de mayor producción en Santiago, y la Sociedad Cervecerías Unidas, la principal planta productora de cerveza del país. Reconociendo para el caso de la ciudad capital al igual que para muchas de las ciudades continentales, el proceso industrial y su expresión formal en el territorio considerando plantas de producción, barrios obreros aledaños e infraestructura asociada, nunca llegará a tener la envergadura y el impacto que tuvo sobre las ciudades norteamericanas y europeas de la época.

La nueva realidad urbana plasmada sobre el territorio central

Así como las áreas productivas del país se adaptan, acorde los hechos mundiales que les altera y afecta, sus transformaciones van a tener directa consecuencia sobre el rol de las ciudades en el nuevo modelo de desarrollo en gestación. Donde, entre todas ellas, la ciudad de Santiago mantendrá una primacía absoluta, que con el paso del tiempo se irá consolidando sin contrapeso en el sistema de centros urbanos del país:

² Simon y Sater, *Historia de Chile*, 184.

³ Simon y Sater, *Historia de Chile*, 184.

Si bien es cierto que todas las ciudades más pobladas conocieron situaciones más o menos parecidas a las que experimentó la capital en relación con el aumento de su población y algunas mejoras urbanas (hacia 1910 Valparaíso tenía luz eléctrica, calles pavimentadas, distribución de agua potable a través de una extensa red de cañerías y tranvías eléctricos, entre otros adelantos), en ninguna de ellas los efectos alcanzaron las dimensiones que tuvieron en Santiago, especialmente cuando esta ciudad se decantó como el centro administrativo y residencial de la élite nacional. Además la creciente complejidad de la administración pública y el aumento de los recursos fiscales generaron un crecimiento del aparato burocrático que también se radicó, junto a sus familias, en Santiago.²⁴

La ciudad capital al año 1930 llega a tener una población de 712.000 habitantes, la que acelera la demanda de suelo urbano y requerimientos de mejor habitabilidad en un amplio espectro, y donde claramente las oportunidades no se multiplican a la velocidad de los nuevos habitantes:

En consecuencia, el proceso urbanizador respondió, por una parte, al crecimiento económico del país expresado en el desarrollo industrial, la diversificación de los servicios, y el mejoramiento de los sistemas de transporte, y por otra a la respuesta más favorable que recibió de la población rural, en la medida que ésta asumió una actitud más permeable a la seducción de las condiciones de vida de la ciudad, que se constituyeron por sí mismas en un estímulo para la migración y atrajeron el interés de muchos migrantes. Así ocurrió con las particulares condiciones que ofrecía Santiago al convertirse en el punto de origen y de destino del nuevo sistema de transporte, especialmente del ferroviario, y al centralizar a partir de ello el consumo y la distribución de mercancías. Al mismo tiempo, esta ciudad superó a Valparaíso en el servicio financiero, comercial y bancario y, muy ligado a ello, en la generación de bienes industriales demandados por el mercado interno. Un ejemplo ilustrativo de la nueva situación lo ofrecen las cifras del comercio exterior de la ciudad portuaria de San Antonio, que fue desarrollada como puerto directo de Santiago y a la que quedó expeditamente conectada por tierra y por ferrocarril: al término del período (1930), el valor de sus exportaciones superó largamente a Valparaíso, ya que las mercaderías que salieron por él representaron 40 millones de dólares contra un poco más de 8 millones que sumaron las que lo hicieron por Valparaíso.⁵

Más bien, para una mayoría de esa nueva población urbana, las oportunidades se restringen y las condiciones de vida añoradas por la atractiva ciudad capital dibujada en la distancia, se disipan rápidamente cuando se llega a ella:

La precariedad de la existencia y los servicios y atractivos de la ciudad provocaron la migración de los campesinos en busca de mejores salarios, pero como no encontraron empleos o si los encontraron fue con remuneraciones muy bajas, se vieron familias numerosas y sin dinero instalándose en conventillos: habitaciones en las que vivían hacinados, sin alcantarillado, sin agua potable ni luz eléctrica. En estas condiciones sanitarias deplorables, pronto hicieron su aparición las enfermedades y las epidemias, a las que se sumaron vicios como el alcoholismo y la prostitución, causantes de graves daños entre los sectores populares.

(...) Las duras condiciones de vida, las enfermedades y vicios que los consumían, unidas a la inflación y la rudeza del trabajo, no tardaron en provocar estallidos de violencia, frente a los cuales las autoridades

se limitaron a reprimir a los trabajadores. Los precios de los productos esenciales como el pan y la carne experimentaron una continua alza. La agitación obrera y los conflictos de carácter económico y social comenzaron a sucederse en medio de la indiferencia de las autoridades. Las huelgas, los ataques a la propiedad pública y privada y las concentraciones de protesta, que terminaban en medio de la violencia, se hicieron periódicas.⁶

La nueva realidad social de la ciudad es recogida por numerosas manifestaciones artísticas y culturales de la época, haciendo de la “cuestión social” y la decadencia de los grupos dominantes sus temas centrales de preocupación y denuncia hacia el duro orden urbano que se despliega:

El naturalismo se reflejó en la literatura que adquirió un marcado sentido social. Las obras de Carlos Pezoa Véliz y Baldomero Lillo mostraban crudamente la miseria y el sufrimiento de un sector de la sociedad. Por su parte, Luis Orrego Luco retrató en una de sus novelas la crisis moral de la oligarquía. Las artes plásticas, la pintura y la escultura tuvieron destacados cultores como Alberto Valenzuela Llanos y Virginio Arias. En ellos se reflejaban también las transformaciones que el país experimentaba: los artistas ya no pertenecían solo al sector aristocrático, la mayoría de ellos formaba parte de la ascendente clase media.⁷

Esa misma realidad repercute directamente, pero con distinto sentido en las costumbres y rutinas de sus ciudadanos, con protagonismo de los más acomodados. En especial, en las expresiones sociales desarrolladas en el espacio público que la ciudad ofrece a todos sus actores, lugares, rutinas y eventos que se multiplican, ya sea en la cotidianeidad diaria como en los ciclos del año:

Nuevas formas de existencia se materializaron con el siglo. La vida hogareña, patriarcal y discreta, dio paso a formas más libres y desenvueltas en los lugares públicos. El cine norteamericano y sus estrellas influyeron sobre la moda. Las mujeres adquirieron nuevas costumbres como beber y fumar y cambiaron también los ideales de belleza y los estilos de vida. Por ejemplo, entre los integrantes de la clase alta se difundió la costumbre del veraneo, la práctica de deportes y la vida al aire libre.⁸

Tanto esas nuevas costumbres sociales adoptadas, como la ruptura entre clases y sus preocupaciones, aceleradas por el distanciamiento que provoca una ciudad más masificada, se irán incubando entre las causas que provoquen la futura migración al oriente de la ciudad capital por las clases más acomodadas. Siguiendo lentamente el ejemplo mostrado por los inmigrantes extranjeros ya instalados en los suburbios camino al faldeo cordillerano, abandonando así la ciudad central, al menos por ahora como opción predilecta de sede para sus residencias.

La envergadura de los cambios económicos y sociales enunciados se verán también replicados en el ámbito político y las formas de gobierno del país, asumido progresivamente por una clase social emergente que logra despojar a la vieja aristocracia, de parte de su poder, llevando durante la década presente a dos de sus representantes al cargo de presidente de la república:

⁴ René Salinas Meza, “Población y sociedad”, en *Chile: La apertura al mundo* (Madrid: Fundación Mapfre, 2014), 212.

⁵ Salinas Meza, “Población y sociedad”, 210.

⁶ Rafael Sagredo Baeza, *Historia mínima de Chile* (Madrid: Turner Publicaciones, 2014), 217.

⁷ Sagredo Baeza, *Historia mínima*, 220.

⁸ Sagredo Baeza, *Historia mínima*, 220.

Con un programa definido y consciente del poder que había alcanzado, así como del estado de crisis del modelo liberal impuesto por la oligarquía, la clase media se dispuso a tomar el control del poder. Corrían las primeras décadas del siglo XX y su triunfo no tardaría en llegar. El primer síntoma de cambio se produjo en las elecciones parlamentarias de 1918, cuando la Alianza Liberal, formada por los partidos que representaban a los grupos medios y proletarios, obtuvo un inesperado triunfo.

La campaña presidencial de 1920 fue una novedad respecto de las anteriores. Por primera vez se expresaron masivamente anhelos inéditos en la historia nacional. Para la Alianza Liberal y su abanderado Arturo Alessandri Palma⁹, que representaban a los pequeños comerciantes, industriales y agricultores, a los artesanos y obreros, a los sectores medios en general, la situación del país era propicia para que el sistema político y social se hiciera cargo del conflicto social, evitando que este lo destruyera al transformarse en revolucionario.¹⁰

La concatenación de sucesos políticos que toman forma, muchas veces contradictorios e inverosímiles, tuvieron como escenario único los espacios de la ciudad capital. Desde sus expresiones más formales y ceremoniales hasta los conflictos y algunos dramáticos hechos de sangre, dan a la escena urbana una dimensión que podía suponer superada. Junto a ello reorienta las directrices de las reglas claves del juego de poder, incluyendo un cambio a la carta constitucional en 1925 y otras importantes reformas, que también se verán reflejadas en expresión urbana por las manifestaciones de cambio asumida por sus habitantes. Unos por propia decisión, y muchos otros, por las restringidas oportunidades ofrecidas por la misma ciudad, tanto en las opciones de lugar donde residir o trabajar como en los modos habituales con que ocupa el espacio público urbano cada uno de sus moradores.

La nueva política expresada en la ciudad

El nuevo estadio urbano de Santiago se verá principalmente expresado en una velocidad de crecimiento experimentado por la ciudad, desde su número de habitantes a su extensión en el territorio. Así como desde la transformación de su expresión edificada, reconvertida progresivamente desde el centenario en adelante en su apariencia más monumental del casco central y por sobre todo, expresada en una separación progresiva y cada día más evidente de sus clases sociales, tanto de las emergentes como de las tradicionales:

Como dice el historiador Alberto Edwards¹¹: “En el complejo problema político de la época, la clase media rebelde no veía sino la dominación de una oligarquía que se le antojaba específicamente incapaz, desnacionalizada, sin moralidad ni patriotismo. La aristocracia política, por su parte, no pretendía disimular su desprecio por esos advenedizos, vencidos en la lucha económica y social, que intentaban suplantarla en la dirección del país. Esos hombres destituidos de experiencia y capacidad directiva, sin lastre histórico ni aptitudes hereditarias, en el concepto de sus émulos, sólo conseguirían derrumbar el majestuoso edificio de la República, levantado trabajosamente durante varias generaciones”.

En realidad, ese parecía majestuoso por fuera. Pero hacia 1920 no era más que un caserón de sólida fachada que conoció días de esplendor pero que ahora en su interior dejaba notar su ruina y decadencia.¹²

Separación progresiva y sin retorno, llevada hasta el quiebre estructural confirmado en la expresión material que adoptará la forma construida de la ciudad capital hasta hoy y confirmada desde ese momento por el discurso público de sus principales líderes, intelectuales y ejecutores. A modo de ejemplo, las palabras del candidato vencedor de la elección presidencial de 1920:

Efectivamente Arturo Alessandri había declarado una “guerra” contra la vieja oligarquía y ésta contestaba con sus mejores armas para detener el progreso de aquella candidatura. Es muy conocido el discurso con que Alessandri agradeció en abril de 1920 su designación como candidato a la presidencia:

“Quiero ser una amenaza para los espíritus reaccionarios, para los que resisten toda reforma justa y necesaria: éstos son los propagandistas del desconcierto y del trastorno. Yo quiero ser una amenaza para los que se alzan contra los principios de justicia y derecho; quiero ser una amenaza para todos aquellos que permanecen ciegos, sordos y mudos ante las evoluciones del momento histórico presente, sin apreciar las exigencias actuales para la grandeza de este país, quiero ser una amenaza para los que no saben amarlo y no son capaces de hacer ningún sacrificio para servirlo.”

El gobierno de Arturo Alessandri comprendió con toda claridad la necesidad de las leyes sociales, por supuesto no para iniciar una revolución al estilo bolchevique sino para detener el impulso revolucionario que subyacía en los acontecimientos que desde 1917 se estaban haciendo sentir en Chile y también en algunas naciones vecinas.¹³

Así, la primera mitad de la década se inaugura con el gobierno progresista del primer candidato nacido de la nueva clase media, descendiente de inmigrante y profesional universitario:

Arturo Alessandri presentó un programa de claro contenido de reforma social. El caudillo propuso establecer un gobierno fuerte, libertad religiosa, reformar la Constitución, promulgar una legislación de carácter social, estabilizar la moneda, crear el Ministerio del Trabajo y Previsión Social, elevar el nivel de la condición de la mujer y poner en vigor la Ley de Instrucción Primaria Obligatoria. Buscaba superar la esterilidad gubernativa de la burguesía parlamentaria, evitar la agudización de los conflictos sociales, restaurar la estabilidad económica y encauzar la influencia de las nuevas tendencias democráticas que recorrían el mundo.¹⁴

Pero a poco andar, la realidad y las fuerzas opositoras de la inercia parlamentarista y aristocrática hacían lento, casi imposible el camino de transformación emprendido por el mandatario:

En Chile, las circunstancias tampoco fueron favorables a la imagen que se tenía del gobierno de Arturo Alessandri. Éste no fue capaz de quebrar la oposición parlamentaria, y sus proyectos de ley a favor de los trabajadores no pudieron ser despachados bajo su gobierno. Sólo la llegada de un período de anormalidad constitucional en septiembre de 1924 permitió que se aprobaran las reformas.

Tampoco lo favorecían las circunstancias de la crisis internacional que causó la caída de las exportaciones salitreras en 1920 y 1921.¹⁵

La voluntad y el pensamiento militar no difiere sustancialmente con la del presidente, más bien la ratifica, desde la mirada de esa otra clase media configurada en el país, paralela a la civil, a partir del esfuerzo de profesionalización que se había emprendido al interior de las fuerzas armadas:

⁹ Arturo Alessandri Palma (1868-1950), abogado e hijo de inmigrante italiano, uno de los políticos más importantes del siglo XX, presidente del país en dos oportunidades (1920-1925 y 1932-1938).

¹⁰ Sagredo Baeza, *Historia mínima*, 223.

¹¹ Citado de Edwards, Alberto: “La fronda aristocrática” (Santiago: ediciones Pacífico, 1972).

¹² Armando de Ramón, *Historia de Chile: Desde la invasión inca a nuestros días* (1500-2000) (Santiago: Editorial Catalonia, 2003), 121.

¹³ De Ramón, *Historia de Chile*, 123.

¹⁴ Sagredo Baeza, *Historia mínima*, 223.

¹⁵ De Ramón, *Historia de Chile*, 124.



L4.04 Vistas de instalaciones militares, c. 1920.

*Fotografías de algunas de las instalaciones militares instaladas en el territorio comunal, en terrenos al sur del predio de la Casa de Huérfanos, como la Escuela de Oficiales de Carabineros (en las fotos). Estas junto a otras del Ejército generaron varios equipamientos como hospitales y barrios residenciales para sus propios oficiales y suboficiales en los alrededores.
(fotos de autor desconocido)*

El manifiesto que las Fuerzas Armadas dirigieron al país el 11 de septiembre de 1924 expresaba interesantes conceptos: “La miseria del pueblo, la especulación, la mala fe de los poderosos, la inestabilidad económica y la falta de esperanzas de una regeneración dentro del régimen existente habían producido un fermento que irritaba las entrañas de las clases cuya lucha por la vida es más difícil. Este movimiento ha sido el fruto espontáneo de las circunstancias. Su fin es abolir la política gangrenada y su procedimiento enérgico, pero pacífico, es obra de cirugía no de venganza o castigo.”¹⁶

La segunda mitad de la década e inicio de la siguiente, estará bajo la presidencia de un militar elegido por abrumadora mayoría tras una compleja transición de gobiernos democráticos y confusas intervenciones militares consecutivas:

Ibáñez dejó una huella permanente en Chile. Había puesto en marcha un programa de obras públicas a gran escala. Entre 1928 y 1931, La Moneda invirtió casi 760 millones de pesos en diversos proyectos de utilidad: desagües, caminos, puentes, barracas, prisiones, pistas de aterrizaje, instalaciones portuarias, 500 kilómetros para ramales de ferrocarriles, la nueva fachada sur de La Moneda, la residencia de verano del presidente en Viña del Mar. La administración pública (que se había expandido mucho a mediados de la década de 1920) fue racionalizada y revisada: se creó una nueva Contraloría General (1927) para supervisar la burocracia y la constitucionalidad de las medidas fiscales (...)

Ibáñez no descuidó su fuente de poder más evidente. En 1927 emprendió una gran reforma de la policía, uniendo todas las fuerzas locales con el Regimiento de Carabineros (fundado en 1906). Carabineros de Chile, la nueva policía nacional, contaba con 19.000 hombres y altas normas de inteligencia y disciplina, y, con el tiempo, sus miembros llegaron a ser considerados los mejores policías de América Latina.¹⁷

273

Es de interés señalar que la instalación principal de la nueva fuerza policial se asienta en el borde sur de la comuna de Providencia, donde tiene sede su Escuela de Oficiales y el Hospital de Carabineros, junto a otras reparticiones institucionales, así como varias poblaciones para sus oficiales y suboficiales, que caracterizan y refuerzan el proceso urbanizador sobre el sector sur poniente comunal.

En relación a la fuerte acción en inversión de obras públicas del período de Ibáñez, que sostenía un plan de gobierno diseñado por ingenieros y militares interactuando, ésta tuvo un gran impacto para el país en general, las ciudades y especialmente para el caso de Santiago, dado su tamaño, la gravedad de sus críticos índices y su incidencia en el aparato productivo del país a la fecha:

El 16 de febrero de 1928 el gobierno de Ibáñez planteó un ambicioso plan de obras públicas que autorizaba la inversión de mil quinientos setenta millones de pesos en la ejecución de diversas obras durante un lapso de seis años. El dinero para efectuarlas, como ya había ocurrido antes, fue obtenido mediante empréstitos, que en ese momento se dejaron caer con generosidad sobre Chile.

Es digna de destacar la fundamentación de este programa. Se justificaban las obras de regadío porque agregaban riqueza y producción, añadiéndose a tierras cultivables correspondientes a un 20 por ciento de la superficie regada del país. (...) La cantidad destinada a ferrocarriles se hacía necesaria puesto que todos ellos eran “reproductivos de inmediato y equivalentes en sentido económico a la entrega de nuevos territorios nacionales a la producción”. En cuanto a las obras camineras, ellas habrían de tener por objeto

¹⁶ De Ramón, *Historia de Chile*, 125.

¹⁷ Simon y Sater, *Historia de Chile*, 195.

enlazar los centros de consumo –ciudades- con los centros de abastecimiento –zonas agrícolas- y también unir los centros productivos con las estaciones del ferrocarril y los puertos facilitando el comercio interior y exterior.¹⁸

La manera de comprender el territorio

La nueva comprensión del territorio como un continuo, donde centros productivos y de consumo, donde ciudades y campo, son articulados en un sistema interconectado de vías por tierra, mar y aire, que hacen del país un componente integrado al mundo y de la ciudad capital, su centro de comando y administración potencia un nuevo rol, cuyo desarrollo será acorde a la habilidad de esa administración, la respuesta de los componentes involucrados y las circunstancias que el escenario interno e internacional tenga preparado para el plan en desarrollo. En éste la cuestión social será clave e insoslayable y su lectura se hace desde la misma visión, de asumir y colocar las piezas del mecanismo en las posiciones y actitudes más propicias para lograr el mejor resultado total:

En lo social, el plan agregaba consideraciones sobre obras sanitarias y educacionales. Respecto del agua potable y alcantarillado subrayaba “la conveniencia de estas obras (lo que) no puede tampoco discutirse ya que ellas corresponden a la necesidad suprema de reducir nuestro alto coeficiente de mortalidad”. Y añadía: “Es absurdo, a este respecto, pensar en planes de inmigración para aumentar la población cuando al mismo resultado puede llegarse disminuyendo la mortalidad de los actuales habitantes”. Sobre las obras de arquitectura para la educación el plan nos recuerda “que todo lo que se gaste en este sentido es compensado con creces por la mayor capacidad productiva del habitante educado respecto del analfabeto”. Existía, pues, no sólo una fundamentación sino una ideología que ponía el acento en virtudes como la capacidad y la eficacia para referirse las obras que ese gobierno pensaba realizar. En uno de los escasos discursos, y según cita Mario Góngora¹⁹, Ibáñez afirmó que “los rumbos de un Estado moderno deben orientarse de preferencia y enérgicamente a la solución de los problemas económicos, hacia la organización de las fuerzas productivas, que constituyen la única base sólida del robustecimiento de la economía nacional”. Se trataba de una especie de antiteoricismo que ponía el acento en un apolítica pragmática que buscaba la eficiencia por sobre todas las cosas.²⁰

La implementación tecnocrática y esencialmente práctica del plan apuntó también al desarrollo futuro de las ciudades, desde el reconocimiento de su actual estado, tanto como a la proyección y planificación deseada para su rol futuro en el engranaje productivo que el país asumía:

La “modernización autoritaria” significó la búsqueda de un modelo de desarrollo urbano que solucionara los diversos problemas que aquejaban en aquel entonces a las ciudades chilenas. Para ello se basaron en un cuidadoso estudio de la realidad de éstas “desde un punto de vista riguroso, pragmático y funcionalista”, aunque también fueron tomados en cuenta los diversos estudios que, desde principios del siglo, se habían planteado para esta reforma. Esto significó llevar a cabo medidas concretas como levantamientos planimétricos usando, por vez primera en Chile, la fotografía aérea y llevando a cabo minuciosas visitas

al terreno que los primeros urbanistas combinaron con la docencia universitaria. Tomando en cuenta la persistencia de hacer utópicos planes de transformación que se amontonaron sin ser tomados en cuenta, el gobierno contrató a un conocido urbanista vienés, Karl Brunner, para que se trasladara al país y aportara un programa de renovación urbana, aprovechando también sus dotes para reformar la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Chile.²¹

El rol otorgado a la ciudad capital

La ciudad capital ostenta la condición de centro de todo un ambicioso plan en ejecución para el país, desde ahí concentra poder, fuerza y riqueza, en una proporción mayor a sus reales aportes, afirmando una condición de centralidad y centralización que se verá reflejada en su expresión material y sus comportamientos modificados del momento:

Efectivamente, es en la década de 1920 cuando surgieron los primeros edificios en altura, los cines que exhibían la cinematografía importada y enseñaban las nuevas pautas de conducta que eran rápidamente asimiladas por una población urbana que buscaba modelos para imitar. El teléfono se hacía automático y aumentaba el número de aparatos en una proporción de casi tres veces entre 1924 y 1930. Los aviones de las primeras líneas aéreas aparecían sobre los cielos, mientras el veraneo se disfrutaba en los nuevos balnearios de la costa y la cordillera. Aunque el país no tenía petróleo, los automóviles, camiones y buses se constituían en el nuevo medio de locomoción. Para ellos se pavimentaban caminos, como la carretera que unió Santiago con Valparaíso o el más pintoresco que desde 1926 bordeaba los acantilados del océano Pacífico comunicando Viña del mar con los balnearios situados hacia el norte. También el juego entraba en estos planes y a fines de 1930 se inauguraba un casino en ese mismo balneario.

Esta penetración de la modernidad estaba unida a una sensación de prosperidad. Un artículo de *El Diario Ilustrado* de agosto de 1931, en plena crisis, resumía muy bien esta impresión recordando que “todo el mundo hablaba de opulencia. Los teatros y los paseos rebasaban de gente, las calles estaban atascadas de autos. Y la danza de los millones seguía su curso entre risas, jolgorio y castañuelas.”²²

Para el año 1931 ya habían confluído tres acontecimientos en secuencia y de fuerte impacto sobre la ciudad capital, los que también como a inicios de la década precedente llegarían desde variadas latitudes y con diferentes grados de impacto sobre el lugar. El primero en el año 1928, un fuerte terremoto azota a la zona centro sur del país, con su epicentro en la ciudad de Talca y devastando otras importantes ciudades de las regiones vecinas. El proceso de reconstrucción considerará revisar y modificar en profundidad la legislación de urbanización para todas las ciudades del país, orientado principalmente desde la ciudad capital y su propio proceso de renovación. El segundo en 1929, corresponde al colapso de la bolsa accionaria norteamericana que expande sus efectos devastadores por todas las economías del mundo. Demorando su llegada a Chile por los recursos disponibles por créditos internacionales previamente recibidos, pero que cuando arriba lo hace con los efectos más devastadores reconocidos sobre las economías de los países del continente. El tercero, durante el año 1930, el gobierno de Ibáñez ya no puede ocultar el

¹⁸ De Ramón, *Historia de Chile*, 127.

¹⁹ Citado de Góngora, Mario: “Ensayo sobre la noción de Estado en Chile, en los siglos XIX y XX” (Santiago: ediciones La Ciudad, 1981).

²⁰ De Ramón, *Historia de Chile*, 127-128.

²¹ De Ramón, *Historia de Chile*, 128.

²² De Ramón, *Historia de Chile*, 129.

L4.05 Vista de la ciudad de Santiago, c.1930 y 1935.

Fotografías de algunas calles que conforman el centro de la ciudad, donde se alojan los principales servicios públicos así como el comercio más activo de la ciudad capital. Donde se han comenzado a levantar los primeros edificios de varias plantas como el edificio Aristía, de 1921, en calle Nueva York inmediato a la Bolsa (izquierda). (fotos de autor desconocido)



perfil dictatorial y los excesos asociados asumido por el gobernante, donde las relegaciones y el exilio de sus detractores así como las torturas y desapariciones de sus abiertos opositores, se hace insostenible para la mayoría de la sociedad y aún para los integrantes del mismo gobierno.

El día 17 de julio, del año 1931, el presidente renunciado abandona Santiago y parte en el tren trasandino al exilio en Argentina. Con él, cae un gobierno pero persiste todo un sistema de gestión y administración para el proyecto de cambio planificado, dando las bases de una ciudad capital moderna y centralizadora, desde donde se controla una comprensión radicalmente distinta de un posible futuro para todo el país. Los nuevos principios ordenadores quedarán arraigados en el lugar y serán el verdadero legado que marca con un nuevo modo el hacer y comprender de un cierto progreso, distinto a lo conocido anteriormente, no sólo al propio Santiago como capital sino a toda la nación, y ello perdurará con variantes durante las próximas cinco décadas del siglo XX.

Ese mismo cambio de paradigma en la comprensión de un país y su desarrollo, se verá reflejado en los modos de administración y ejecución sobre lugares como Providencia, donde la nueva impronta marca la intensidad y el modo de asumir en propiedad el proceso urbanizador asumido por el nuevo suburbio de la ciudad capital con una fuerza y un sentido que rebasa con creces los límites de un proceso de transformación local y aislado.





L4.06 Vistas panorámica al oriente en 1922.

*Fotografía tomada desde los faldeos del cerro San Cristóbal abierta hacia el oriente con el cerro San Ramón de fondo y el camino de Apoquindo como vía hacia el pie cordillerano. La extensión oriental de Providencia, hasta el canal San Carlos, aparece como una extensión urbana de suelo parcelado en predios menores y ocupado por casas ajardinadas en pleno desarrollo.
(fotos de autor desconocido)*

La avenida y la comuna. 1 (4) 2

La avenida como necesidad: apertura de avenidas y poblaciones.

La avenida como voluntad: esbozos para un nuevo lugar urbano.

Tanto en el desarrollo de la avenida Providencia como en el resto del territorio comunal, aguas abajo del canal San Carlos, se verán reflejados a igualdad de partes el intenso proceso urbanizador que cruza al suburbio oriental de la ciudad capital. Un proceso en aceleración constante que refleja intensidades acorde a los momentos que vive la administración central del país, marcado en zonas protagónicas de actividad distinta durante el mismo arco de tiempo. En relación a la actividad de gestión del territorio comunal, se pueden distinguir tres momentos muy caracterizados: el primero, desde inicio de 1920 hasta mayo de 1924, donde la actividad de gobierno local refleja un ritmo similar a la década anterior en sus inicios, con mayor estabilidad en los cargos y menor disputa interna, pero con una caída reflejada en los acuerdos tomados durante la segunda mitad del período.²³ El segundo momento, desde mayo de 1924 a marzo de 1927, donde la crisis del país y la secuencia de gobiernos desestabilizados se ve reflejada en la suspensión de los consejos municipales de todo el país y la solicitud de “*renuncia de todos los empleados públicos para proceder a una reorganización del personal*”.²⁴ Los consejos municipales permanecerán inactivos hasta la regularización del gobierno central. El tercer momento, desde marzo de 1927 a fines de 1929, ve cuadruplicada su actividad, reflejada en el número de acuerdos adoptados en el período, donde la incidencia de las materias con impacto territorial dominan con una incidencia promedio de dos tercios de los acuerdos adoptados.²⁵

279

El dominio de la actividad urbana por zonas

Ese mismo despliegue intenso de actividad urbanizadora se ve reflejado sobre la avenida en intensidades diferentes sobre tramos distintos, en el paso de la misma década. Inicialmente el foco estuvo colocado en el tramo medio de la avenida (entre calle Román Díaz por el poniente y avenida Pedro de Valdivia por el oriente) consolidando su sentido de centralidad y equipamiento para todos los territorios en urbanización del área. La principal acción corresponde a la compra de una propiedad, con frente a avenida Providencia²⁶ y enfrentado a la Casa de Huérfanos, para instalar en ella a las nuevas dependencias del municipio.²⁷ En este lugar funcionará la sede municipal hasta su traslado a la actual ubicación en avenida Pedro de Valdivia, ocurrida el año 1945.

En un segundo momento, la intensidad pareció desplazada más al oriente (desde avenida Pedro de Valdivia hasta el canal San Carlos) dado fundamentalmente por el desarrollo urbanizador del sector Los Leones, área que ocupaba la propiedad de don Ricardo Lyon en su totalidad. Como culminación de la década, un conjunto de grandes obras civiles, como la canalización del río Mapocho en su tramo oriental de la ciudad y la construcción de parques como el de Providencia y el Bustamante, más el rediseño de la antigua Plaza Italia, sustituida por la nueva plaza Baquedano, reordena y potencia la relación urbana del lugar con la ciudad central.

²³ De una media de 90 acuerdos por año se baja a una de sólo 42, manteniendo la incidencia de alrededor de un 25% de acuerdos en materias territoriales durante todo el período 1920-1924.

²⁴ Actas Consejo Municipal, Providencia, 7 de mayo, 1924.

²⁵ La media anual de acuerdos adoptados por el Consejo Municipal para el período 1927-1929 llega a los 259, con una media de 64% de acuerdos con impacto en el territorio. De ellos, 50 acuerdos inciden de modo directo sobre avenida Providencia.

²⁶ Corresponde a la propiedad de don Javier Ortúzar situada en la avenida Providencia entre los números 1614 al 1784 (correspondiente en la actualidad a lotes entre calles Santa Beatriz y Padre Mariano).

²⁷ ACM, Providencia, 9 de marzo, 1920.



L4.07 Vistas de avenida Providencia en 1924.

Fotografías sobre la avenida Providencia, destacando la antigua casa, ubicada frente a la Casa de Huérfanos, ocupada como sede municipal (superior). Así como el uso de vehículos de motor de explosión, como particulares o de reparto de los servicios de abastecimiento. (fotos de autor desconocido)

El proceso urbanizador en aceleración desplegado sobre la avenida Providencia apunta a distintos factores conformadores de la nueva condición buscada para el lugar, donde la construcción de redes será el componente protagónico para el período. Entre ellas, destacan los esfuerzos realizados para el reforzamiento y extensión de la red de alumbrado público, de agua potable y de alcantarillado, principalmente. Asimismo la llegada creciente de vehículos de motor de explosión, tanto particulares como colectivos, modificarán radicalmente los comportamientos y requerimientos de espacio público, por parte de los vecinos del nuevo suburbio capitalino. Esos medios de traslado daban sentido y dinámica a la urbanidad expandida que el nuevo territorio intenta configurar e insertar en la ciudad mayor.

Otro componente clave en la misma configuración suburbana corresponde al esfuerzo por la iluminación urbana, la que resulta fundamental desde la consolidación como parte de la ciudad para afirmar la capacidad urbanizadora puesta en juego en el lugar:

La ciudad iluminada es la ciudad controlable después de la puesta de sol. La Historia está llena de intentos de alumbrar la calle para evitar disturbios y asaltos nocturnos, (...) ²⁸

Providencia no era una excepción, la voluntad de construir una ciudad distinta y verdadera alternativa a la ciudad tradicional, la que ya contaba con alumbrado público desde fines del siglo anterior, obliga en competencia con múltiples opciones sobre el mismo territorio aledaño a la ciudad central, a generar los adelantos y las mejores condiciones de habitabilidad posibles de ofrecer. En especial cuando el discurso dominante hacía de la modernidad un argumento recurrente de todas las promociones inmobiliarias, cuyo público objetivo era los representantes de esa clase media emergente o las fortunas más frescas de comerciantes e industriales de familias de inmigrantes alejados de la aristocracia tradicional santiaguina:

Otro tipo de clientes para adquirir o alquilar predios en las nuevas comunas, aún no bien urbanizadas en el entorno de Santiago, eran las familias de origen extranjero, numerosas en la capital debido a la existencia de muchos técnicos o inmigrantes de este origen y que eran dueños, socios principales o empleados en las industrias que se habían establecido en la ciudad (...) Éstos, en su mayoría eran franceses, alemanes, suizos y británicos y se avenían muy bien con un estilo de vida que les permitiera estar en contacto con la naturaleza y con los deportes. Ya en 1895, en los roles de avalúos de la nueva avenida Pedro de Valdivia aparece un 27% de extranjeros, mientras que en 1917, para la avenida Lyon, ambas en la comuna de Providencia, este porcentaje había subido a un 43%. ²⁹

Por el contrario, mucho más cercanos a aquellos descendientes de familias extranjeras llegadas al puerto de Valparaíso, acostumbrados a adelantos urbanos equivalentes, y hoy progresivamente vecindados en la ciudad capital dada su hegemonía creciente en contraste a la caída iniciada por el puerto desde

²⁸ Manuel Herce, *El negocio del territorio* (Madrid: Alianza Editorial, 2013), 113.

²⁹ De Ramón, *Historia de Chile*, 207.



L4.08 Vista de avenida Seminario en 1925.

*Fotografía tomada a las obras de urbanización en avenida Seminario, un antiguo callejón transformado con la instalación de redes de servicio, como tranvía y electricidad, donde se combina la ocupación espontánea previa con otros lotes urbanizados en barrios de ciudad-jardín, en el predio original del Seminario Pontificio.
(fotos de autor desconocido)*

la apertura del canal de Panamá.³⁰ La nueva migración ocurrida hacia el territorio de Providencia queda de manifiesto en las constantes y crecientes solicitudes de carta de ciudadanía que reciben sus autoridades comunales para acogerse a la condición de vecinos de los nuevos suburbios.³¹

También la condición de seguridad ofrecida en el espacio público será factor determinante en el prestigio de los nuevos barrios, de unos sobre otros y principalmente por sobre aquella inseguridad que va mostrando paulatinamente la ciudad central. Ya sea por el progresivo aumento de disturbios y manifestaciones ocurridos de día, fruto de insatisfacción social o inestabilidad política, como de las numerosas denuncias de ataques por vagabundos o menesterosos cuando oscurece. La ciudad central en su crecimiento y complejización urbana se va percibiendo como un lugar cada vez más inseguro.

Los adelantos en redes de servicios

Los planes de instalación de alumbrado público apuntan tanto a su mejoramiento permanente en la propia avenida Providencia como a la cobertura de calles y avenidas ya construidas o próximas a ser abiertas. La autorización para la instalación de postes eléctricos va asociada a la entrega de la concesión de la provisión tanto del alumbrado público como al abastecimiento domiciliario, donde la instalación de red debe contar con la aprobación municipal, así como el traspaso del pago del futuro consumo de iluminación del espacio público.³² Los interesados en entregar el servicio de alumbrado público son tanto las empresas que provisionan el servicio de los tranvías eléctricos (Cía. de Electricidad Ltda.,(...)) en la comuna, como nuevas empresas interesadas en comenzar a administrarlo (Cía. Luz Eléctrica, Cía. Alumbrado Público, entre otras).

El mejoramiento del alumbrado público de la avenida Providencia es considerado para toda su extensión, desde la Plaza Italia hasta el canal San Carlos.³³ Asimismo se considera recurrentemente el esfuerzo de prolongar su tendido por la avenida Apoquindo al oriente, hasta Tropezón.³⁴ Para esta avenida oriental se registra interés en su urbanización progresiva con su pavimentación y arbolado³⁵, abriendo la proyección futura de la principal avenida de acceso y penetración al este hacia los futuros suburbios de Las Condes. La sola existencia de avenida Apoquindo modificará radicalmente el sentido de la avenida Providencia, mutando de su rol único de vía de territorio terminal para encauzar hacia y desde la ciudad central a las avenidas, calles y poblaciones abiertas perpendicular a ella misma, a constituirse en un futuro muy próximo en el nexo o intermediario entre la ciudad central y todo el desarrollo de suburbios orientales, expandido hasta los faldeos de la montaña. Aquel paisaje fijado y anhelado por los ciudadanos de la capital desde la segunda mitad del siglo anterior.

Las acciones sobre calles y avenidas, sean de redes de luz o por pavimentación de calzadas y veredas, se ordenan desde la consolidación de los antiguos callejones constituidos en avenidas como Salvador³⁶ y Manuel Montt³⁷, con intervenciones en ambas materias. Logrando configurar una estructura lineal y relativamente recta entre avenidas Providencia e Irrarázaval, al igual que avenidas Seminario, José Miguel Infante y Antonio Varas; pero distinto a otras como avenida Condell, que altera su linealidad en forma evidente, u otras como Román Díaz y Miguel Claro, que finalmente nunca logran llegar en conti-

³⁰ El canal de Panamá entra en funciones a partir de agosto de 1914, fecha desde la cual el tráfico interoceánico por el estrecho de Magallanes cae de forma drástica, afectando principalmente a los puertos de la costa Pacífico sur.³¹ ACM, Providencia, 9 de marzo y 3 de noviembre, 1920; y 13 de enero, 1921; entre otras.

³² ACM, Providencia, 2 de marzo, 1920.

³³ ACM, Providencia, 9 de marzo, 1920 y 14 de septiembre, 1927.

³⁴ ACM, Providencia, 10 de agosto, 1927.

³⁵ ACM, Providencia, 10 de agosto, 1927.

³⁶ ACM, Providencia, 10 de abril, 1923.

³⁷ ACM, Providencia, 19 de octubre, 1927.



L4.09 Vista de calle Las Palmas en 1930.

*Fotografías desde avenida Providencia hacia la casa Lyon en la población, antes el fundo, Los Leones. En su versión inicial corresponde al camino de acceso a través del parque hacia la casona (izquierda), y en la final, al desarrollo del barrio residencial urbanizado y edificado (derecha), actual paseo peatonal Las Palmas.
(fotos de autor desconocido)*

nuidad hasta su avenida de límite sur (Irrarrázaval). Otra categoría de proyecto en desarrollo es la avenida Pedro de Valdivia, que nacida de una concepción integral de diseño, ve lentamente plasmarse la consolidación material de su perfil en el lugar, existiendo a la fecha todavía discusiones y alternativas respecto a su sección definitiva.³⁸

La creación de nuevas calles y avenidas

En el período, un conjunto de nuevas avenidas y calles serán creadas con la incorporación del fundo Los Leones al proceso urbanizador, ubicado inmediatamente al oriente de la avenida Pedro de Valdivia hasta el mismo borde del canal San Carlos por el oriente. Entre las principales avenidas generadas en esta iniciativa están Ricardo Lyon³⁹, la más temprana y paralela a avenida Pedro de Valdivia, de traza muy similar en la sección de la calle y el tamaño de los lotes ofrecidos, aprovechando la plantación lineal de unos plátanos orientales del antiguo camino del fundo preexistente. Más al oriente, la avenida Los Leones⁴⁰, con la sección vial más holgada, llegando a la avenida Providencia en un punto que será clave; así como la avenida del Bosque⁴¹, la última al oriente antes de perder el trazado norte-sur dominante por todo el sistema de grandes avenidas creado en el lugar. Todas ellas concebidas y construidas con proyectos de trazados completo, en la materialización se abordarán fragmentadas e incrementales por tramos de norte a sur.

A este conjunto de avenidas principales se vinculan los terrenos de mayor superficie y por ende, la construcción de las edificaciones de mayor rango y tamaño, comúnmente llamadas “villas” por las publicaciones y periódicos de la época.

Otro conjunto de avenidas de un orden menor en dimensiones de su sección y sus lotes, son las correspondientes al conjunto ubicado entre avenidas Los Leones y El Bosque y al sur de la avenida Providencia: avenidas Constanza (actual Holanda), San Luis (actual Luis Thayer Ojeda), Villaseca (actual Hernando de Aguirre), todas en sentido norte-sur. Estas se encuentran cruzadas por otras perpendiculares como: avenidas Pío X, Lota, Antofagasta (actual Carmen Silva), Margarita (actual Carlos Antúnez) y Las Lilas (actual Eliodoro Yáñez).⁴² Otra avenida norte-sur de interés es avenida general Horner (actual Suecia) que se inicia en un tramo central de su traza y posteriormente se expande al norte de avenida Lota y al sur de avenida Francisco Bilbao.

Las obras de adelanto en electrificación y pavimentación se llevan adelante calle a calle, por tramos lineales agregados, y muchas veces con proyectos sucesivos de mejoramiento, habiendo establecido el municipio la tipología de los “postes eléctricos”⁴³ aceptados y “*que el pavimento mínimo en las calles y calzadas de barrios nuevos sea el macadam*”⁴⁴ como la carpeta mínima de calidad aceptada para la red viaria secundaria.

Otro conjunto de calles de menor dimensión, pero claves para ir construyendo la trama vial más próxima a avenida Providencia, son creadas durante este período. Entre ellas, se consolida la urbanización de calle Santa Beatriz y se abre la calle Antonio Bellet⁴⁵, entre ambas delimitan el predio de la nueva sede municipal. Hacia el oriente, entre avenidas Pedro de Valdivia y Ricardo Lyon, se crean las calles Guardia Vieja⁴⁶ y Diego de Velásquez⁴⁷, perpendiculares entre sí y dando profundidad a la penetración

³⁸ ACM, Providencia, 28 de marzo, 1923.

³⁹ ACM, Providencia, 23 de mayo, 1928.

⁴⁰ ACM, Providencia, 28 de diciembre, 1927.

⁴¹ ACM, Providencia, 1 de febrero y 28 de noviembre, 1928.

⁴² ACM, Providencia, 26 de abril, 1921.

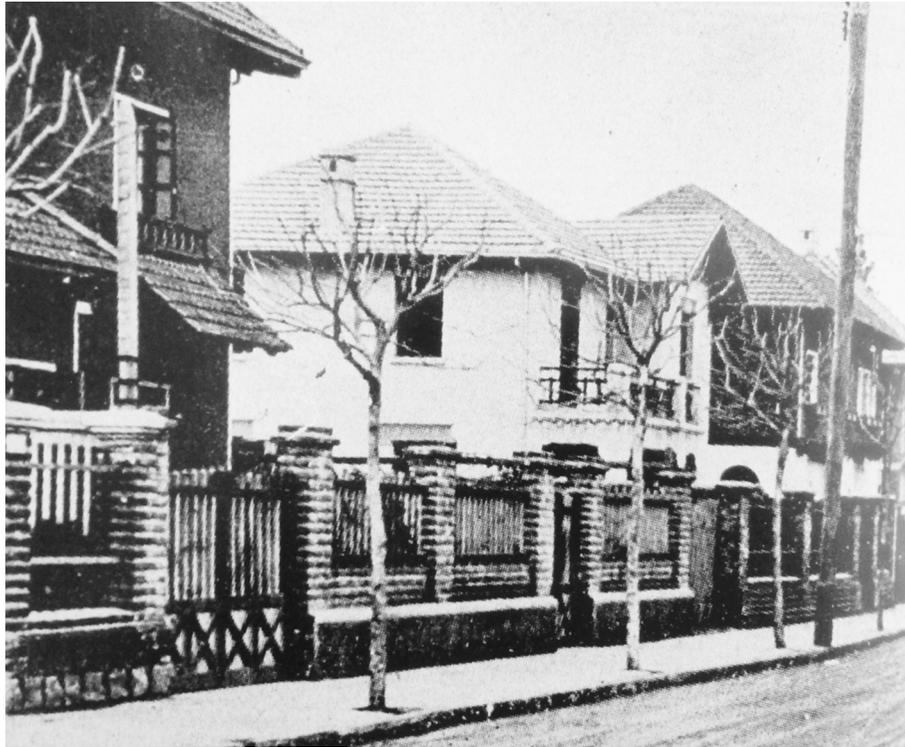
⁴³ ACM, Providencia, 9 de marzo, 1920.

⁴⁴ ACM, Providencia, 10 de abril, 1923.

⁴⁵ ACM, Providencia, 21 de febrero, 1924.

⁴⁶ ACM, Providencia, 31 de agosto, 1927.

⁴⁷ ACM, Providencia, 28 de septiembre, 1927.



L4.10 Vistas de calle Antonio Bellet en 1925.

Fotografía de la población Antonio Bellet mirando de norte a sur, con avenida Providencia al fondo y la fachada principal de la Casa de Huérfanos (torre de la iglesia a la derecha). Las poblaciones en torno a la avenida y sus edificios principales fueron las primeras en desarrollarse y consolidarse, pero en conjuntos de casas más modestas en tamaño y en su predio, por lo general promovida por asociaciones gremiales o profesionales.

(fotos de autor desconocido)

de una trama urbana en red de calles secundarias, sobre las cuales se levantarán residencias en predios menores a los que enfrentan a las avenidas, denominadas chalets y bungalows. Otro caso, de una creación de calles lineales paralelas que se intercalan a las avenidas preexistentes es calle General del Canto⁴⁸, entre avenidas Manuel Montt y Antonio Varas, que arranca hacia el surponiente de la avenida Providencia.

La creación de nuevas poblaciones como agrupaciones

Otro componente de novedad que irrumpe sobre la conformación del nuevo orden urbano generado en el territorio comunal, reflejo de ese mismo proceso de urbanización acelerada es la aprobación de proyectos de poblaciones. Se entiende por población, la propuesta y construcción simultánea de la urbanización de un paño de suelo para la instalación de un barrio residencial, con todas las redes de servicios necesarias para su funcionamiento, con proyecto de parcelamiento de lotes y el diseño para la construcción simultánea de las casas. Esta última condición es directamente dependiente del grupo objetivo de la operación inmobiliaria específica. Cuando ésta va dirigida a grupos medios, la edificación simultánea es requisito obligado, en vez, cuando está orientada a grupos de mayores ingresos, los diseños y proyectos de residencia serán particulares en cada caso y diferidos en el tiempo. A este segundo grupo corresponden poblaciones como: El Bosque (1927), Lyon (1927), San Ramón (1927), Cousiño (1929) o Italia Nova (1929), todos proyectos de parcelario localizados en la extensión oriente de la avenida Providencia, desde avenida Pedro de Valdivia hasta el canal San Carlos. El primer grupo de poblaciones, con una localización más dispersa sobre el territorio y preferentemente más inmediata a avenida Providencia en el sector poniente de la comuna, la constituyen: Círculo de Oficiales en retiro “Comunidad Keller” (1925), Empleados de Correos y Telégrafos (1927), Caja del Ejército y Armada(1928), Legión Militar de Chile (1928), Regimiento Cazadores (1928), Empleados de Impuestos Internos (1928), Cooperativa de las Fuerzas Armadas(1929), Caja Previsión de Empleados Particulares (1929), Círculo de Jefes y Oficiales y Veteranos del '79 (1929), Oficiales de carabineros (1930), y Caja Nacional de Ahorros (1930). Como sus denominaciones lo ponen en evidencia, corresponden a poblaciones desarrolladas por cajas previsionales de distintas asociaciones de empleados o cajas institucionales para funcionarios públicos o particulares, en una alta fracción militares, dada la mayor organización de sus distintas ramas.

Adyacente a la propia avenida Providencia se localizan algunas de estas poblaciones más notables, como son el caso de la más occidental de ellas, la población “Salvador de la Legión Militar de Chile”⁴⁹, realizada el año 1926:

Aprovechando terrenos de bajo precio por ser interiores y además la cercanía del Hospital del Salvador, se planteó esta población en un terreno difícil, un polígono muy irregular, con un pequeño frente a (avenida) Providencia y un frente largo al callejón de Azolas, hoy (avenida) José Miguel Infante.

La estrategia del arquitecto, muy posiblemente Emilio Santelices o Ricardo Knudsen Larraín, fue excelente, creando una perspectiva larga y doble desde (avenida) Providencia y dando al callejón Azolas con tres pequeñas calles.

⁴⁸ ACM, Providencia, 7 de diciembre, 1927.

⁴⁹ ACM, Providencia, 26 de septiembre, 1928.

La sensación de ser un lugar diferente, específico, es fuertísima aún hoy en que las calles se repletan de autos estacionados y las casas se destinan a otros usos.

Esta población posee una alta densidad (...) 216 habitantes por hectárea y terrenos más pequeños, de 200 metros cuadrados, el ancho de sus calles es constante de 10 metros y la relación entre ancho de sitio y alto de edificación es muy cercana (1:1). Todos estos datos parecen no corresponder a la población que uno conoce de calles aireadas, fluidas, con un túnel de árboles en verano y casas de gran privacidad. (...) De todas las existentes en la Comuna, es indudable que ésta es la más hábil en conjugar el trazado de calles y diseño de casas hacia un objetivo único: la creación de una fachada pública unitaria y reconocible como perteneciente a un sector diferente al resto, la unidad comunitaria mayor, el barrio que integra a las unidades menores que son las casas.

La idea de relacionar el paisaje urbano con el “landscape” es aquí equilibrada y armoniosa y, con sus recursos modestísimos, es el mejor logro de todos los barrio-jardín de la década de 1920 en la Comuna.⁵⁰

A la población ya descrita le siguen, en continuidad por avenida Providencia aguas arriba, la población “Caja Nacional de Ahorros” del año 1930, que crea la calle Dr. Manuel Barros Borgoño, paralela a avenida Manuel Montt y conectada a la misma por dos pequeñas calles perpendiculares a la principal. Con una longitud total de poco más de 440 metros y un ancho promedio de diez metros. Asoma a la avenida principal con una boca calle de 33 metros y un bandejón central que la convierte en la de mayor sección en su apertura con avenida Providencia, independiente a lo acotado de su penetración hacia el sur del territorio comunal. Contiene un conjunto de 68 viviendas y guarda el lote de la esquina oriental del conjunto para un futuro proyecto, que será uno de los primeros edificios de varias plantas de la avenida.

Por el borde norte de avenida Providencia y frente a avenida Antonio Varas, se localiza la población “Oficiales de Carabineros” del mismo año de la anterior y de una capacidad casi idéntica, sobre un predio irregular y con dos calles hacia la avenida principal:

Esta población criticada por Karl Brunner en su libro sobre Santiago por su densidad alta (180 hab./há.) como contraria a la idea de barrio-jardín es la más “pintorescamente ecléctica”(…) hubo más de un arquitecto en la construcción de sus casas, aunque todos actuaron contemporáneamente, salvo en dos predios y posiblemente todos ellos ligados a una institución como la Caja de la Defensa.

Aquí está presente el esfuerzo de cada propietario por diferenciarse del vecino, aunque las casas pareadas tienen la misma planta, como sucede a menudo, éstas son aparentemente diferentes entre sí en el dibujo de sus balcones, ingresos y remates de antetechos. (...)

Aquí el diseño de las calles es en base a curvas irregulares que recuerdan más las ideas de Camilo Sitte y su acercamiento al urbanismo o a una posible barriada de balneario francés, que al paisajismo inglés.⁵¹

Así, como con consecuencia de la construcción de avenida Pedro de Valdivia se instaló sobre el territorio comunal las variantes para la comprensión ajustada al tipo de la ciudad lineal, en estos pequeños conjuntos de las primeras poblaciones, se desarrollaban las adaptaciones más cuidadas a lo que se reconoce como la aplicación local del modelo de ciudad jardín en su versión más germinal.

Como insumo fundamental a la urbanización de poblaciones y avenidas, se desarrollan desde la iniciativa municipal, las redes de alcantarillado y agua potable, las que se establecen por grandes áreas del territorio. Existiendo una fuerte voluntad y promoción de configurar una red de aguas servidas eficiente por sobre los pozos sépticos, originalmente aceptados en las urbanizaciones iniciales, dado los serios problemas de infecciones y pestes sufridos en diversos sectores de la ciudad, con foco en los barrios más postergados pero con una rápida difusión sobre toda la extensión urbana.

A las mínimas redes de alcantarillado ya en funcionamiento en la comuna, se agregan entre los años 1927 y 1928 tres grandes proyectos desarrollados por la Dirección de Alcantarillado. El primero, para el área al norte de avenida Providencia, comprendida entre la misma avenida, calle Montolin, el río Mapocho y calle Pérez Valenzuela.⁵² El segundo, en el sector comprendido al sur de avenida Providencia, entre la propia avenida, avenidas Pedro de Valdivia, Francisco Bilbao y Condell.⁵³ Y el tercero, en el sector sur del territorio comunal, comprendido entre las avenidas Francisco Bilbao, Antonio Varas, Caupolicán y Condell.⁵⁴ La agregación de los tres sectores señalados abarcan prácticamente toda el área urbana más consolidada a la fecha. De origen más incremental e irregular sobre el territorio, quedando toda la extensión al oriente de avenida Pedro de Valdivia, condicionada a la incorporación por los inversionistas privados de cada urbanización de la red de colectores, tanto de aguas servidas como de aguas lluvias.

Como medida de salubridad e higiene, complementando a la red de alcantarillado se promueve la instalación de baños públicos o letrinas en el espacio público, registrando una iniciativa piloto en la esquina de avenidas Providencia y Manuel Montt, en la misma fecha.⁵⁵ Si bien los proyectos de mejoramiento de la red de alcantarillado se diseñan y aprueban en un tiempo breve, su ejecución y total cobertura sobre el territorio urbanizado tomará un plazo mayor para su materialización definitiva.

La irrupción masiva de los vehículos motorizados

Paralelo al proceso urbanizador expresado en la generación de poblaciones o la apertura de avenidas y calles, con igual o mayor fuerza impactará sobre la nueva realidad del lugar y la ciudad en general, la incorporación de vehículos de motor de explosión como nueva dimensión de la movilidad urbana, expresada tanto en los autos particulares como en los autobuses y taxis del transporte público, así como en los camiones para el transporte en general y los servicios municipales en particular (riego público, retiro de basuras, y otros). A partir de la velocidad incorporada y la autonomía ofrecida por éstos, la cobertura del territorio adquiere una dimensión de dominio que expandirá la accesibilidad en magnitudes de espacio y tiempo completamente desconocidas para la fecha.

La avenida Providencia, ante el escenario traccionado por el motor se verá afectada en múltiples dimensiones. El primero, en relación a capacidad y saturación de la vía, deberá responder a los requerimientos de la carpeta por parte de los nuevos coches y registrará las primeras evidencias de un problema desconocido para la vía: la congestión vehicular. La calidad de la calzada combina durante el período, la

⁵⁰ Montserrat Palmer, *La comuna de Providencia y la ciudad jardín* (Santiago: Ediciones Facultad de Arquitectura UC, 1984), 71-72.

⁵¹ Palmer, *La comuna de Providencia*, 71.

⁵² ACM, Providencia, 21 de septiembre, 1927.

⁵³ ACM, Providencia, 10 de febrero, 1928.

⁵⁴ ACM, Providencia, 21 de marzo, 1928.

⁵⁵ ACM, Providencia, 14 de diciembre, 1927.



I4.11 Vistas de calles de población Los Leones, c. 1930.
Fotografías de tres avenidas urbanizadas por el proceso sufrido por el sector oriental de la comuna. Avenidas Tobaraba (superior izquierda), Villaseca (superior derecha) y El Bosque (inferior) dan cuenta de las dimensiones del espacio público y de los lotes y edificaciones de los nuevos suburbios involucrados en la urbanización. También de cierta precariedad y desarrollo incremental de los nuevos barrios. Ambas imágenes superiores están tomadas desde avenida Providencia. (fotos de autor desconocido)

voluntad de mejorar la geometría de su diseño, perfeccionando el diseño de algunos de los sifones existentes por entubamiento⁵⁶ para el flujo de agua de los canales de riego, todavía activos, así como el inicio de su eliminación⁵⁷ definitiva en aquellos que han caído en desuso.

Otra preocupación permanente es el estado y mantención del pavimento de calzada de la avenida, donde junto a la mayor intensidad de uso general, se suman la destrucción en las áreas afectadas por los trazados de vías del tranvía. El año 1928, se acuerda un plan de mejoramiento del pavimento por la Compañía de Tracción y Alumbrado⁵⁸, responsable de las líneas de tranvía eléctrico, junto al mejoramiento de alumbrado de la avenida y su extensión por la avenida Apoquindo, prolongación natural del eje de la avenida Providencia.

Otro conflicto, de más largo registro en su desarrollo y de interesante consecuencia para la estructura de la avenida, es la librada por el municipio contra el paso regular de los vehículos pertenecientes a la Disputada de Las Condes, que trasladan pesadas cargas de mineral, que afectan permanentemente el estado de una avenida cada vez más urbana. Este conflicto transita desde la solicitud a la propia empresa, de colaboración en el financiamiento de la mantención de caminos y avenida que utiliza⁵⁹, la regulación de velocidad de paso y de tamaño de vehículos y acoplados permitidos, la regulación de tránsito de camiones por las calles de la comuna, llegando al cobro de patente por traslado de carga a través del territorio comunal. Por último, determinando un reglamento de tránsito por avenida Providencia y culminando con la prohibición de paso de “vehículos con carga pesada” por las calles y avenidas “que tienen pavimento definitivo” de la comuna.⁶⁰ Ello obliga al gobierno central a generar una vía alternativa, que desarrolla al norte de avenida Providencia e inmediato a la caja del río Mapocho, que corresponderá al trazado de la futura avenida Costanera Andrés Bello. Además, explica el trazado de la actual avenida El Bosque Norte, que actuaba como *by-pass* desde el camino de Apoquindo hacia la nueva ruta, evitando cruzar el canal San Carlos e ingresar a la avenida recientemente prohibida.

La creación de una avenida costanera

La primera acción de apertura de la vía costanera fue iniciativa local, cuando el municipio abre un camino de tierra, donde “el Alcalde da cuenta de haber conseguido la devolución de los fondos gastados en la construcción del camino de la ribera sur del Mapocho, camino que quedará terminado con fondos de la Dirección de Caminos”.⁶¹ Al año 1929, ya se constata la existencia de la nueva vía “en los terrenos adyacentes al río Mapocho, entre la plaza Atria y la avenida Vitacura se está formando una bonita avenida”.⁶² Requiriendo de la acción municipal para lograr las condiciones requeridas para la nueva avenida “el Alcalde manifestó que está al tanto de las reuniones en la Intendencia de las personas vecindadas al lado sur del río Mapocho para acordar con el fisco una cesión de terreno de 20 metros de ancho, lo que sería prácticamente inútil, pues se proyecta una avenida de 50 metros de ancho, se procederá de las diligencias”.⁶³

Esta acción de presión y gestión urbana del momento marcará hasta hoy una cualidad o atributo de avenida Providencia, cual es la capacidad de articular su capacidad y calidad urbana dentro de un sistema de vías paralelas asociadas, que con el paso del tiempo se multiplican, complementan, diversifican y articulan los modos de funcionar como un sistema complementario de vías de velocidades diferidas y

⁵⁶ ACM, Providencia, 31 de mayo, 1921.

⁵⁷ ACM, Providencia, 2 de mayo, 1928.

⁵⁸ ACM, Providencia, 17 de octubre, 1928.

⁵⁹ ACM, Providencia, 8 de marzo, 1927.

⁶⁰ ACM, Providencia, 26 de octubre, 1927.

⁶¹ ACM, Providencia, 7 de noviembre, 1927.

⁶² ACM, Providencia, 17 de julio, 1929.

⁶³ ACM, Providencia, 9 de octubre, 1929.



L4.12 Vistas de transportes en Providencia, c. 1930.

Fotografías sobre la avenida que registran los sistemas de transporte público activos a la fecha en el territorio comunal. El tranvía eléctrico, que reemplazara el de sangre, es anterior. Luego fue apoyado por los primeros microbuses a motor a combustión, que demuestran mayor flexibilidad y adaptabilidad a modificar o extender los recorridos establecidos para el tranvía, sobre un territorio en permanente expansión urbana.

(fotos de autor desconocido)



calidades funcionales apropiadas a cada conjunto de usos y requerimientos.⁶⁴ En esta primera fase se desagrega de la avenida principal el tráfico de carga pesada, más adelante el factor fundamental será la velocidad y fluidez de paso por el tramo vial correspondiente a la propia avenida Providencia. A ello colabora de forma decidida la inmediatez a la caja del río Mapocho, accidente geográfico que naturalmente genera costaneras en sus bordes y dificulta el cruce perpendicular frecuente por la necesidad de puentes.

La mayor presión por intensidad de tráfico sobre avenida Providencia también induce a la promulgación de una normativa que “*reglamenta el tránsito de vehículos por la avenida*”⁶⁵, fijando por ejemplo, horarios de carga y descarga de mercancías. Asimismo aparece registrada la urgente necesidad de ampliar y reforzar el puente existente sobre el canal San Carlos⁶⁶, que permite proyectar la continuidad de la avenida hacia el oriente. También se considera una solicitud de un particular, quien “*pide concesión para construir un semáforo*”.⁶⁷ El tema de la congestión, inicialmente focalizado sobre avenida Providencia, luego se expande a varias otras avenidas y calles de la comuna, el que se irá intensificando en el tiempo, para ya al año 1929, ser tema recurrente en los registros de discusiones y acuerdos adoptados para intentar enfrentarla y paliar sus efectos adversos sobre el joven territorio.⁶⁸

Los modos e instalaciones asociadas al transporte

Desde el año 1927 en adelante, el cambio que mayor atención reclama es la instalación de las bombas bencineras sobre la misma avenida Providencia, solicitudes que justifican la ubicación por ser la vía de paso obligado a cualquier punto del territorio comunal así como hacia el oriente del valle. La ubicación inicial considerada, dado el pequeño tamaño de la instalación y la facilidad de servir en ambas direcciones, fue localizarlas en el eje central de la avenida. Como ante cualquier novedad que irrumpe sobre la realidad conocida, la primera reacción fue de oposición como queda registrado cuando “*el Inspector de Servicios Municipales que es de opinión de negar el permiso al proyecto de kiosko para los empleados de las bencineras de la West Indian Oil Co., por estar en la vía pública y no constituir ningún adorno*”.⁶⁹ Pero la nueva realidad se impone con holgura y al año 1928, se han entregado o renovado al menos cuatro concesiones⁷⁰ a la compañía señalada sobre la propia avenida, reglamentando sus modos de funcionamiento, plazos y valor de la concesión.⁷¹

La red de transporte público también se complejiza gradualmente, por una parte se extiende en su recorridos y cobertura, por otra se pierde calidad en el servicio prestado, y además se diversifica con la incorporación de autobuses y taxis. Los tranvías eléctricos existentes amplían sus tendidos, tanto por mayor extensión de las líneas como por la duplicación de vías sobre avenida Providencia, estableciendo vías independientes en ambos sentidos en toda la extensión de la avenida.⁷² Ello, ahora combinado con la dificultad de coexistencia con los autos particulares y la mantención de la pavimentación de las calzadas.⁷³ Por otra parte, coexisten con las líneas de carros de sangre que no logran ser reemplazadas por eléctricas. Pero el año 1927 se acuerda su retiro definitivo⁷⁴, combinado con una iniciativa de la comuna de Ñuñoa de suprimir el tránsito de vehículos de dos ruedas tirado por animales, en Ñuñoa, Providencia y Las Condes simultáneamente.⁷⁵ Ello se traduce, al año siguiente, en el reemplazo del tranvía de avenida Manuel Montt por un servicio de autobuses.⁷⁶

⁶⁴ Este sistema en el tiempo se verá incrementado por la incorporación sucesiva de avenidas Santa María y Los Conquistadores, en el borde norte del río, y más recientemente la autopista Costanera Norte.

⁶⁵ ACM, Providencia, 26 de octubre, 1927.

⁶⁶ ACM, Providencia, 14 de diciembre, 1927 y 22 de mayo, 1929.

⁶⁷ ACM, Providencia, 28 de septiembre, 1920.

⁶⁸ ACM, Providencia, 4 de enero, 1928 y 15 de mayo, 1929.

⁶⁹ ACM, Providencia, 8 de marzo, 1927.

⁷⁰ Estas se encontraban en el eje de la avenida a la altura de calle Román Díaz, de calle Montolín, en plaza Los Leones (que se desplaza frente a calle Bucarest) y en el cruce con camino de Tobalaba, en puente del canal San Carlos.

⁷¹ ACM, Providencia, 11 de julio, 1928.

⁷² ACM, Providencia, 6 de enero, 1928.

⁷³ ACM, Providencia, 14 de noviembre, 1928.

⁷⁴ ACM, Providencia, 21 de septiembre, 1927.

⁷⁵ ACM, Providencia, 21 de septiembre, 1927.

⁷⁶ ACM, Providencia, 13 de junio, 1928.



L4.13 Vistas hacia Providencia en 1925.

Fotografías de panorama del territorio comunal, la avenida (destaca la envergadura de los edificios de la Casa de huérfanos) y el cauce del río Mapocho, tomadas desde el cerro San Cristóbal. A la fecha se han abierto los primeros caminos vehiculares y convertido el cerro en paseo público, lo que hace del lugar una nueva atracción para sus habitantes y una posibilidad de otra lectura hacia la comprensión del valle oriental de la ciudad capital.

(fotos de autor desconocido)

El ingreso del autobús fue un proceso paulatino e inicialmente se incorpora con la creación de un primer recorrido desde la plaza Los Leones hacia Las Condes por camino de Apoquindo hasta Tropezón⁷⁷, para posteriormente prolongarse hasta San Enrique. El servicio es precario, con una “góndola” usada, irregular en su frecuencia, servicio que se mejora en el tiempo, haciéndose cargo de transportar el correo a los asentamientos orientales desde la oficina de Providencia, instalada en las dependencias municipales sobre la avenida principal. Su punto de partida se desplaza al cruce de avenidas Providencia y Ricardo Lyon⁷⁸, al momento de desarrollarse el nuevo proyecto de la plaza Los Leones. En la precariedad de sus inicios, el servicio de autobuses de avenida Providencia al oriente, prescinde de la ciudad central como punto de partida, y hace de Providencia un punto de transferencia. Aquí germina la vocación de lugar intermedio que la avenida irá afirmando en el tiempo, como uno de sus atributos caracterizadores como lugar urbano, con sentido más amplio y gravitante que sobre su sola extensión edificada.

Complementando al servicio anterior, la incorporación de taxis como automóviles de alquiler, reafirma las posibilidades de movimiento colectivo, pero selectivo, como alternativa al auto particular, el que se ofrece en el territorio con una cualidad de centralidad complejizada y reafirmada para la avenida Providencia. Se establecen las tarifas para el servicio asimilado a la ciudad central⁷⁹ y modulado por extensión recorrida, así como los puntos de parada “*se acuerda que el comandante del Escuadrón de Carabineros establezca los puntos de estacionamiento de automóviles de alquiler para evitar obstrucciones de tránsito*”⁸⁰, los que en su mayor número estaban solicitados sobre la avenida principal.

El espacio público sobre la avenida

Las veredas de avenida Providencia también son materia de preocupación durante el período, los esfuerzos de continuidad, de regularizar la totalidad de las líneas de edificación sobre la vía⁸¹, de pavimentación en continuidad con las baldosas de cemento establecidas⁸², la arborización de las mismas y la instalación de escaños de piedra.⁸³ La incorporación de kioscos complementarios al comercio de los almacenes y locales de edificios enfrentados a la avenida en nivel de suelo, los baños públicos⁸⁴ o la autorización de lustrabotas⁸⁵ en su extensión, son parte del cambio agregado que el lugar como totalidad manifiesta al término de la década. Una cierta intensidad carga tanto a las mismas veredas como a la calzada en flujos y movimiento como en tipos de individuos que recurren o recorren la misma avenida.

Los proyectos correspondientes a dos plazas, desarrolladas en forma paralela en el tiempo, son clave para la afirmación de una identidad del lugar, tanto de la avenida como la comuna. La plaza Los Leones, ubicada sobre la avenida Providencia en su cruce con la avenida Los Leones y la confluencia de la avenida Vitacura por el nororiente, da expresión formal a la puerta de todos los nuevos barrios conformados al suroriente de la avenida principal. La otra, es la plaza Pedro de Valdivia, en el cruce de la avenida de igual nombre con la avenida Francisco Bilbao, y establecida desde el diseño del plano de urbanización de la población Providencia en 1895.

⁷⁷ ACM, Providencia, 31 de agosto, 1927 y 11 de enero, 1928.

⁷⁸ ACM, Providencia, 25 de enero, 1928.

⁷⁹ ACM, Providencia, 7 de noviembre, 1927.

⁸⁰ ACM, Providencia, 23 de noviembre, 1927.

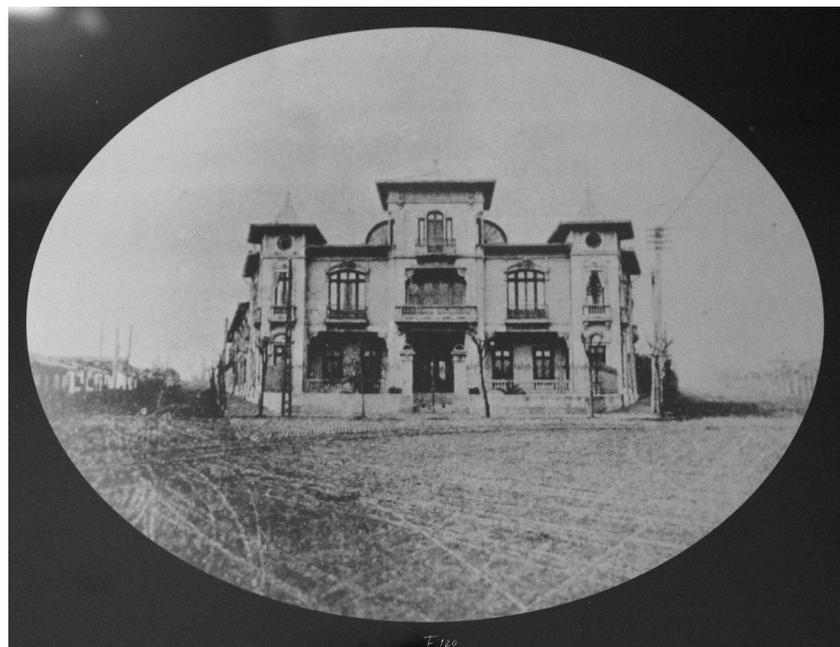
⁸¹ ACM, Providencia, 20 de noviembre, 1929.

⁸² ACM, Providencia, 9 de mayo, 1928.

⁸³ ACM, Providencia, 9 de mayo, 1928.

⁸⁴ ACM, Providencia, 14 de diciembre, 1927.

⁸⁵ ACM, Providencia, 23 de noviembre, 1927.



L4.14 Vistas plazuela Los Leones en 1931.

Fotografías de la plazuela con la rotonda central construida (derecha), complementada con el edificio del Instituto Experimental de Higiene (izquierda), de 1920. La relevancia de avenida Los Leones para los nuevos barrios residenciales al sur de avenida Providencia, induce la concentración de equipamiento comercial, religioso y de salud en el cruce. Ello hará de éste uno de los lugares principales para la avenida en su extensión total, equivalente al cruce de avenida Pedro de Valdivia. (fotos de autor desconocido)

La plaza Los Leones se plantea desde la forma de una rotonda cortada en mitades por el paso directo de la calzada de avenida Providencia, donde el radio está fijado por el requerido en el retorno de los tranvías eléctricos, así como por la oportunidad de ordenar la confluencia de varias avenidas principales en el mismo punto (Los Leones y Vitacura). Sus bordes están conformados por la instalación de la nueva iglesia de la parroquia de San Ramón⁸⁶, inaugurada a fines de 1929, en su esquina surponiente,. En el mismo lugar, previamente, estaba localizada la capilla del fundo Lo Bravo, que se mantiene adyacente al nuevo templo. En la esquina opuesta, en el lugar de la casa ocupada por el Instituto Experimental de Higiene, a partir del año 1928 se levanta el primer pabellón, de cuatro plantas de altura, del nuevo Hospital Militar para la atención del personal del Ejército y sus familiares, respetando las nuevas líneas de edificación⁸⁷ que impone el ancho requerido por las avenidas Providencia, Vitacura y Constanza (actual Holanda). En las dos esquinas restantes del cruce, se levanta un conjunto de construcciones de dos y tres plantas de altura con un frente cóncavo hacia la plaza y un pórtico de locales comerciales en nivel de suelo y apartamentos residenciales en los niveles superiores. La de la esquina norponiente sufre previamente la acción de expropiación necesaria para conformar la nueva geometría del lugar.⁸⁸ Completan el lugar dos semicírculos ajardinados que configuran la rotonda central, apoyados por las veredas arboladas de la avenida Providencia, el espacio de antejardín plantado del edificio antiguo del hospital y un espacio duro y despejado del frente de la nueva sede parroquial. En el lugar, se ha configurado el primer espacio de rango propiamente urbano al interior de la avenida Providencia, en forma y función, para apoyar la consolidación de los extensos barrios de residencias ajardinadas que lo van rodeando.

Otros espacios comunales intervenidos

La plaza Pedro de Valdivia, en una ubicación más retirada de la intensidad urbana de la avenida principal tiene decididamente un sentido más simbólico y un objetivo de entregar un lugar para el ocio y el paseo de vecinos de la avenida del mismo nombre y sus alrededores. Con la dimensión de una manzana tradicional, se localiza a medio camino entre las avenidas Providencia e Irarrázaval, se estructura con una gran fuente con un espejo de agua y una monumental columna central⁸⁹, que oscila entre el perfil de un faro y la réplica de la columna conmemorativa del término de los tajamares⁹⁰ (figura incorporada al escudo municipal). Lo completa una serie de grandes escaleras y terrazas de piedra labrada⁹¹ y una plantación de árboles importante. Al igual que la plaza Los Leones, su condición de rotonda le permite cumplir un rol organizador del tráfico del sector y el retorno de los tranvías hacia avenida Providencia.

Para el resto de la extensión comunal el proceso urbanizador ha sido radical, quedando determinado por similares desafíos y criterios de reacción. La cuestión social se aborda tanto desde la clausura de conventillos⁹², de alarmantes condiciones de edificación y mantención, como con una política de determinar la creación de barrios obreros⁹³, donde se localizan viviendas de carácter social pero con mejores niveles de construcción y redes de servicios. Ello, acelerado por serios problemas de salud pública, generados desde la ciudad central como son los focos de viruela y otras epidemias⁹⁴, o por el alto nivel de alcoholismo

⁸⁶ ACM, Providencia, 26 de diciembre, 1929.

⁸⁷ ACM, Providencia, 7 de marzo, 1928.

⁸⁸ ACM, Providencia, 24 de octubre y 7 de noviembre, 1928.

⁸⁹ ACM, Providencia, 11 de septiembre, 1929.

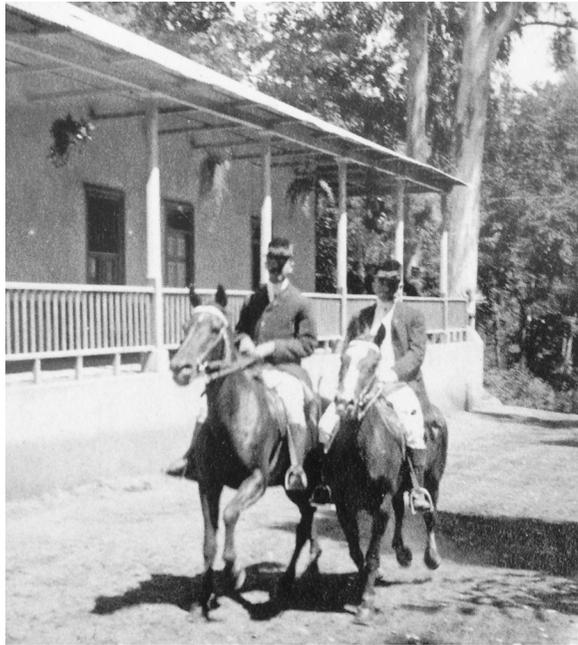
⁹⁰ ACM, Providencia, 18 de diciembre, 1929.

⁹¹ “Los señores Demais y Fautrinati ejecutarán la obra gruesa de concreto armado de una fuente y graderías de piedras de acceso a la terraza y a la fuente, a construirse en Pedro de Valdivia...”

⁹² ACM, Providencia, 7 de diciembre, 1927.

⁹³ ACM, Providencia, 27 de marzo, 1929.

⁹⁴ ACM, Providencia, 15 de septiembre, 1922.



L4.15 Vistas de clubes de Providencia en 1931.

Fotografías de algunos de los estadios y clubes privados, asociados mayoritariamente a colonias extranjeras, que se instalan en la comuna de Providencia original, generando otras formas de relaciones sociales y de contacto con el entorno abierto y el paisaje del nuevo territorio. Entre ellos: los Baños de Apoquindo (superior izquierda), el Club Alemán (superior derecha) y el Stade Français (inferior). (fotos de autor desconocido)

de la población más modesta, que lleva a la clausura de numerosos bares y tabernas. Tanto como los serios problemas ocasionados localmente por la basura de la propia comuna, acumulada en los márgenes del río Mapocho⁹⁵ o haciendo colapsar a la opción de retiro de basuras por el municipio. Inicialmente llevada por carretones, luego sustituidos por camiones recolectores⁹⁶, para ser conducida a incineración en los hornos⁹⁷ ubicados al sur de la avenida Antonio Varas. Solución breve, que colapsa por el aumento vertiginoso de población, reflejado en volúmenes de desechos imposible de eliminar con los recursos disponibles, sumado a la creciente contaminación ambiental del aire de la zona de quema que los mismos vecinos denuncian. Esta situación se hará extensiva al funcionamiento de otras chimeneas industriales como las del hospital del Salvador y la fábrica de Cervecerías Unidas⁹⁸, y a la contaminación en las aguas del río Mapocho por residuos minerales emanados de la producción minera cordillerana.⁹⁹

El equipamiento complementario a la residencia

Junto a ello existen esfuerzos en distintos frentes para ir construyendo, paulatinamente, una condición urbana más acogedora para los nuevos vecinos recién incorporados: haciendo esfuerzos en implementar escuelas públicas y nocturnas¹⁰⁰ para su educación y ello conforme a la nueva exigencia de la ley de educación primaria obligatoria, con la instalación de ferias libres¹⁰¹ para abastecer la población a precios más moderados, o la construcción de una piscina pública¹⁰² para compensar en servicios de esparcimiento a aquellos que no tiene opción de acceso a los estadios y clubes privados que coexisten en el mismo territorio:

Fue también en aquellas comunas donde aparecieron los primeros campos deportivos y recreativos privados, tales como el Lawn Tennis Club Los Leones (1913), el Club Alemán, el estadio Gath y Chavez, el Stade Français (1929), todos en la comuna de Providencia, el Prince of Wales Club (1925) en la de Ñuñoa, y el estadio El Llano en la de San Miguel.¹⁰³

Otro esfuerzo persistente en el tiempo pero sin resultados concretos es la voluntad de ejecutar un conjunto de obras de adelanto en la comuna, como un mercado municipal¹⁰⁴, el que “*se consulta cerrado como el de Santiago con una extensión entre ocho a cinco mil metros cuadrados*” que esporádicamente se reactiva como necesidad del proyecto sin lograr plasmarse. Asimismo, se incorpora la declaración de voluntad de contar con un teatro municipal¹⁰⁵, que a diferencia del anterior no se ha visto realizado hasta el día de hoy. La idea de generar este tipo de proyectos obedece en el momento, a la voluntad del gobierno central de generar inversión en proyectos públicos de infraestructura de distinta escala, como mecanismo para reactivar la economía del país. Pero serán otros proyectos diferentes, de mucho mayor envergadura física, de mayor absorción de mano de obra y de alta inversión, en los que el gobierno central invertirá en la comuna a inicios de la década siguiente, los que tendrán un alto impacto y se constituirán en piezas clave y de gran importancia para el desarrollo a futuro de la propia avenida Providencia.

⁹⁵ ACM, Providencia, 31 de octubre, 1928.

⁹⁶ ACM, Providencia, 28 de noviembre, 1928.

⁹⁷ ACM, Providencia, 7 de noviembre, 1927.⁹⁸ ACM, Providencia, 7 de noviembre, 1928.

⁹⁹ ACM, Providencia, 10 de octubre, 1928.

¹⁰⁰ ACM, Providencia, 28 de septiembre, 1920.

¹⁰¹ ACM, Providencia, 13 de noviembre, 1929.

¹⁰² ACM, Providencia, 30 de noviembre, 1927.

¹⁰³ De Ramón, *Santiago de Chile*, 207.

¹⁰⁴ ACM, Providencia, 5 de diciembre, 1928.

¹⁰⁵ ACM, Providencia, 26 de diciembre, 1929.



L4.16 Vista de avenida Providencia, c.1910 y 1920.

*Fotografías correspondiente a la avenida (superiores) en el tramo del Tajamar con el cauce del río nevado y en la doble fachada corrida en las cercanías del cruce con avenida Manuel Montt. La tercera fotografía corresponde al registro de fábrica de fideos Luchetti, localizada en una calle interior de la misma comuna.
(fotos de autores desconocidos)*

Las expresiones desplazadas

Un frente de interés en el manejo del momento urbanizador del territorio, se constata desde la observación a dos procesos paralelos en el tiempo que dicen relación con el nuevo rol que la comuna va perfilando en esa configuración general de una ciudad más compleja en sus componentes y más diversificada en sus relaciones, lo que otorga perfiles más específicos a cada una de sus partes integrantes. Una, dice relación con la coexistencia de los nuevos medios de transporte y sus velocidades con instalaciones necesarias para mantener al caballo como medio de transporte, herencia de un orden y tiempo agrícola del lugar, conviviendo con en el nuevo orden urbano. La otra, son las señales que el nuevo orden del lugar entrega a través del gobierno comunal al desarrollo industrial del mismo, donde una dinámica inicial potente de acogida desplegada en décadas pasadas, se ve abruptamente enfrentada a desajustes y conflictos crecientes con el nuevo destino residencial y con la imagen que éste conlleva para el mismo territorio, en especial, para aquellos que desean promover el lucrativo negocio de la nueva ciudad.

La solicitud para establecer un establo modelo¹⁰⁶ en instalaciones en el sector sur poniente de la comuna, sobre la calle José Manuel Infante, es la oportunidad para que el municipio elabore y apruebe un reglamento de caballerizas¹⁰⁷ que fija las condiciones de funcionamiento de las mismas al interior de cualquier predio ubicado en su territorio, que establece en lo sustancial:

Artículo 1°.- No podrá establecerse en la comuna de Providencia, caballerizas, corrales o posadas donde se mantengan animales, ni talleres de herraje, sin previo permiso de la Alcaldía, debiendo someterse las instalaciones de todas ellas así como las de aquellas actualmente existente a las prescripciones del presente reglamento.

Artículo 2°.- En la respectiva solicitud de permiso se detallarán las condiciones de las instalaciones proyectadas, su ubicación, así como la destinación del resto del predio, la pavimentación que se utilizará en él y demás servicios higiénicos.¹⁰⁸

El caso propuesto genera la elaboración de las condiciones en que la actividad puede o no funcionar en el territorio comunal, teniendo un efecto de referente en el proyecto particular solicitado y una condición prescriptiva a toda instalación de esa naturaleza que funcionara a la fecha en la comuna. El principio de funcionamiento condicionado, a través de un cuerpo normativo sancionado, es la estrategia de gestión reiteradamente aplicada por el municipio para el manejo de las relaciones de conflictividad aparecida en la confrontación de usos muy disímiles del mismo espacio.

Por el contrario, en el momento de enfrentar la evolución de la actividad industrial en la comuna, la estrategia conlleva la explícita decisión de no generar una norma sancionada y generalizada, sino en cambio expresa decidir sobre el caso a caso que la contingencia va colocando en consulta para cada momento, cada ubicación y cada actividad. La autorización de una fábrica de fósforos¹⁰⁹ en avenida Salvador es un ejemplo de disponibilidad a acoger su existencia. El acuerdo sobre “*exigir el pago de patentes a las fábricas*”¹¹⁰ al igual que la comuna de Santiago, es una señal generalizada que desincentiva su instalación en la propia comuna, cuando existen áreas industriales, en otros suburbios de la ciudad capital, que están exentos de esa tributación. Confirmando una política de pulsar la tensión del tema y la presión de los ac-

¹⁰⁶ ACM, Providencia, 31 de octubre, 1928.

¹⁰⁷ ACM, Providencia, 16 de enero, 1929.

¹⁰⁸ El reglamento completo lo componen un total de 18 artículos y 5 artículos transitorios.

¹⁰⁹ ACM, Providencia, 25 de enero, 1928.

¹¹⁰ ACM, Providencia, 1 de febrero, 1928.

tores involucrados, en la decisión casuística que antes se señalaba: “se aprueba el informe del Abogado Municipal sobre particular que solicitó se certifique que la Municipalidad no tiene reglamento para establecimientos industriales y dicta uno especial en cada caso, no viendo inconveniente legal en otorgar el permiso que dicho individuo solicita”.¹¹¹

Las normas generadas para el nuevo orden

A fines del año 1929, se aprueba el proyecto de reglamento de numeración para las propiedades de la comuna, vigente hasta hoy. Un año antes, se encarga por propuesta pública la elaboración de un nuevo plano catastral comunal¹¹², así como el estudio de un reglamento de edificación para toda la comuna que es aprobado meses más tarde.¹¹³ Este será fuertemente afectado por el cambio radical sufrido por la normativa de construcciones a nivel nacional, a inicios del año 1929, consecuencia del terremoto de la ciudad de Talca. Reflejo de la aplicación de la nueva ley, es la insistencia en consagrar a la autoridad comunal como la única responsable en todo lo que afecte la construcción de su territorio, cuando se acuerda “oficiar al Conservador de Bienes Raíces, a fin de que no proceda a realizar inscripción alguna de poblaciones, barrios o calles, en cuyos casos no conste la aprobación municipal”¹¹⁴, y lo ratifica al “oficiar al Departamento Técnico de la Habitación, informando que no se puede conceder autorización para habilitar casas de poblaciones que se construyeron bajo su control, sin que hayan sido recibidas por el municipio”.¹¹⁵

En ese modo de gobierno es donde mejor se refleja la transición entre una administración de la construcción de la ciudad que oscila entre el pragmatismo de la decisión puntual de cada obra o intervención por sí misma, contra la generación de cuerpos normativos transversales que establecen modos de operar para esas mismas intervenciones, que configuran los derroteros de evolución material de ese mismo lugar. Ninguna de las dos estrategias puestas en juego todavía reconoce al plan como instrumento de proyección para una imagen de lugar a futuro, preconcebida o de algún modo prefigurada antes de su existencia concreta. Lo más cercano a una mirada en ese sentido es la indicación de un acuerdo que determina “que el Director de Obras presente el plano de transformación de la comuna”.¹¹⁶ Mirada que todavía da más cuenta de aquella aproximación a la cuestión urbana que acuñara el intendente Vicuña Mackenna, a mediados del siglo anterior, y que sólo con la llegada de un urbanista como Karl Brunner, a fines del mismo año 1929, modificará para siempre en la comprensión de sus profesionales responsables y en los códigos locales aplicados al territorio para la construcción material de la ciudad. La idea de cierta ciudad previusualizada y las disposiciones de buen edificar serán los orientadores principales en el modo de construirla.

Las acciones locales (y los sueños)

Dos acciones locales serán igualmente determinantes para la configuración del propio lugar. La primera, es una decisión de tipo administrativo que marcará la impronta del lugar para el tiempo venidero, acelerando un proceso de reconocimiento del carácter de la comuna de Providencia, acorde a la nueva imagen que ostenta, al momento que “el Tesorero Comunal comunica que es necesario declarar que Las Condes es rural y la comuna de Providencia es urbana, para dar cumplimiento a la ley de patentes”.¹¹⁷ Ello consagra de forma definitiva

el carácter que asume todo el territorio de Providencia dando mayor fuerza al rol que la propia avenida debe jugar en el nuevo escenario, no sólo incrementalmente edificado por más de cuarenta años sino desde ese momento reconocido legalmente como tal: Providencia es un lugar urbano.¹¹⁸ Para Las Condes, que al mismo momento en que se declara su carácter rural, está comenzando idéntico proceso al iniciado por Providencia hace sólo cuatro décadas atrás, al aceptar el consejo municipal “*la solicitud para abrir caminos y calles en la chacra de San Pascual y vender en ellas quintas y pequeñas granjas agrícolas*”.¹¹⁹ El ciclo se reinicia sobre un nuevo territorio adyacente a la comuna, con consecuencias que tendrán nuevos efectos, directos y potentes sobre la avenida Providencia, donde se verán prontamente entrando en escena.

A modo de digresión para el momento que vive Providencia, es de interés destacar un registro de inicios del año 1927, de la “*presentación del señor Arturo Barros, que solicita apoyo para llevar a cabo su proyecto de Exposición Universal, en los terrenos de La Contadora*”.¹²⁰ Los terrenos aludidos corresponden al fundo que acompaña por la ribera norte al río Mapocho en todo su paso oriental en frente de la avenida Providencia, los que a esa fecha se encontraban principalmente dedicados a la explotación de las canteras en el cerro San Cristóbal y a extraer áridos del río para proveer del material a las construcciones de la misma comuna de Providencia. El tema de la Exposición Universal no vuelve a aparecer en los registros comunales, pero hacer el ejercicio de imaginar la posibilidad de su realización, en torno al año 1930, significa suponer escenarios de desarrollo alternativos del lugar y su impacto sobre la avenida Providencia, que pudieron modificar radicalmente su evolución y configuración urbana reconocida hasta hoy. Paralelo a la ciudad que fue, resulta interesante por un momento detener la mirada sobre la ciudad que pudo ser, a partir de un acontecimiento dado.

¹¹¹ ACM, Providencia, 4 de diciembre, 1929.

¹¹² ACM, Providencia, 6 de enero, 1928.

¹¹³ ACM, Providencia, 6 de junio, 1928.

¹¹⁴ ACM, Providencia, 6 de junio, 1928.

¹¹⁵ ACM, Providencia, 25 de julio, 1928.

¹¹⁶ ACM, Providencia, 23 de octubre, 1929.

¹¹⁷ ACM, Providencia, 18 de diciembre, 1929.

¹¹⁸ La medida también puede leerse como la aplicación local del Decreto Ley 740 que otorga al Presidente la autoridad para determinar los límites de la parte urbana de una comuna. En este caso, salomónicamente se otorga el carácter urbano y rural a las extensiones completas de cada una de las comunas (ver Alberto Gurovich, *La Planificación Urbana en el desarrollo del Gran Santiago, Chile*, 2000).

¹¹⁹ ACM, Providencia, 18 de diciembre, 1929.

¹²⁰ ACM, Providencia, 8 de marzo, 1927.



L4.17 Vista de plaza Baquedano en 1929.

*Fotografías de la plaza luego de su transformación y cambio de nombre, lugar que genera una calidad destacada de espacio público en el concierto capitalino, planteada como punto de acceso a la ciudad central. Dada la confluencia de avenidas y caminos, como de medios de transporte, junto a las obras de prolongación del cauce del río y el parque adyacente generado, se constituirá el lugar en la puerta hacia el nuevo oriente de la ciudad capital.
(foto de autor desconocido)*

La ciudad y la plaza. 1 (4) 3

Plaza Baquedano: la puerta hacia el oriente, 1928.

La ley 4563 o el mandato de la (re) construcción de ciudades, 1929.

El término de la década de 1920 transcurre bajo un gobierno donde se entretienen, por una parte, una cierta bonanza económica para el país a contra ritmo del escenario mundial y, por otra, la acción de un gobierno de fuerte autoritarismo presidido por un militar que desde la reorganización del aparato público impone un nuevo modelo de desarrollo a todo el país. Entre sus desafíos prioritarios estuvo poner en marcha un potente programa de obras públicas que activara la inestable actividad y deprimida actitud económica en el país.

Un conjunto de magnitud de grandes obras, algunas de las cuales tendrá como localización a la comuna de Providencia, y otras, que estando fuera de su territorio, impactarán directamente sobre el desarrollo futuro de avenida Providencia. Una de las más tempranas corresponde al proyecto de la plaza Baquedano, intervención urbana de una escala no conocida en la ciudad capital, con efectos relevantes tanto funcionales como simbólico, a partir de una intervención esencialmente sobre el espacio público. Un proyecto que pone en valor un lugar, reconocido como lugar de intercambio y una de las puertas de la ciudad capital, perfilado por el Camino de Cintura Oriente, del plan de Vicuña Mackenna, y reafirmado para el Centenario con la creación de la Plaza Italia y la estación ferroviaria Providencia, en la misma ubicación.

305

La plaza como expresión de otra ciudad

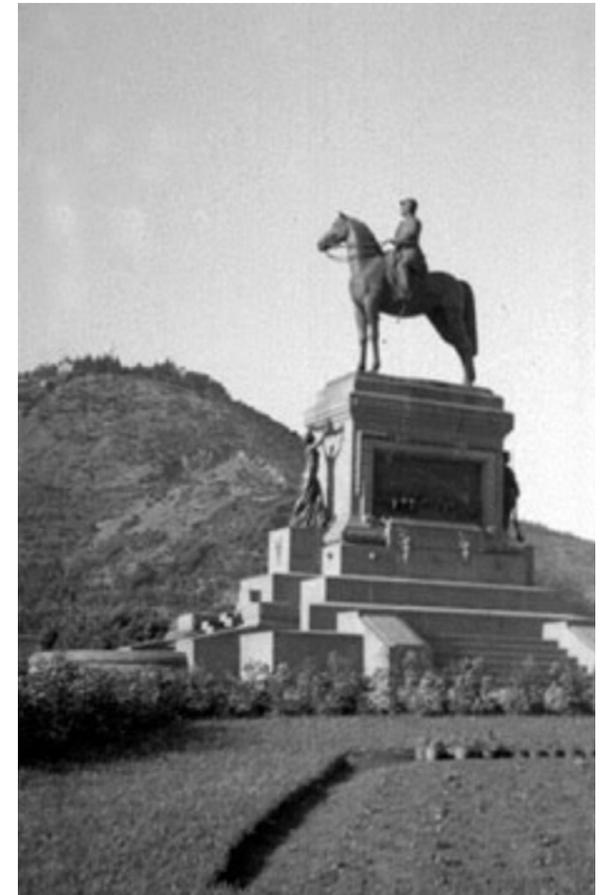
A la fecha cumple su rol de puerta y punto de cruces, desde el acceso por la Alameda hacia el poniente, el Camino de Cintura al sur, la avenida Providencia por el oriente, la avenida del Parque Forestal por el borde sur del río al poniente y el cruce a través del puente Pío Nono a toda la ciudad al norte del río, así como punto de acceso al cerro San Cristóbal. El tráfico de trenes, tranvías, autobuses, carretas y autos se ordena precariamente en torno al monumento de los italianos, ubicado en la intersección de avenidas Alameda y Camino de Cintura. A esa misma fecha, desde el mismo lugar, se han iniciado los trabajos de canalización del río Mapocho al oriente, desde la plaza hasta frente a calle Román Díaz, como modo de resolver el problema de diseño generado por el tramo antes levantado, cuyo diseño de trazado hace colapsar recurrentemente con inundaciones sobre la ciudad central en los momentos críticos de mayor caudal del río.

El proyecto de la nueva plaza irrumpe con una escala sobre el espacio público desconocida para la ciudad de Santiago, y lo hace dentro de un plan conmemorativo de un arco mayor de tiempo y que involucra una serie de espacios urbanos de toda la ciudad central:



L4.18 Vistas de arranque de la plaza al oriente en 1929.

Fotografías del inicio de avenida Providencia al oriente a la fecha, donde las obras de defensa del río se mantienen con los tajamares y el “embudo” de conexión con el cauce del tramo central. Los edificios iniciales siguen correspondiendo a los muros de instituciones religiosas vueltas hacia su interior, lo que produce un verdadero umbral entre la realidad de la ciudad central y los nuevos suburbios incipientes hacia el oriente. (fotos de autor desconocido)



El monumento al general Baquedano es uno de los tres monumentos erigidos en el perímetro céntrico de Santiago con motivo de conmemorar la Guerra del Pacífico (1879-1883). El primer monumento inaugurado fue “Los Héroes de la Concepción” de Rebeca Matte (1923), luego la obra de Virginio Arias (1928) y finalmente el monumento a Arturo Prat de José Carocca Laflor (concluido en 1956).¹²¹

La voluntad de culminar el diferendo por un proceso para determinar por arbitraje el límite entre Chile y Perú, la deuda generada por la misma guerra, combinado con el centenario del nacimiento del general, son razones acumuladas para priorizar el monumento y la determinación del lugar de su instalación:

El monumento al general Baquedano –financiado por erogación pública- fue encargado a Virginio Arias el mismo año que se aprobó la ley correspondiente. La obra, cuyo pedestal fue planificado por el arquitecto Gustavo García¹²², fue emplazada en 1928 en la Plaza Italia. La llegada del monumento de Baquedano a la plaza significó el desplazamiento del monumento de la Colonia Italiana y el cambio de nombre de la plaza.¹²³

El proyecto y la obra en el lugar

El intendente de Santiago convoca a un concurso público para el proyecto de diseño de la nueva plaza que alojará el monumento. Los arquitectos Carlos Swinburn y Alberto Véliz resultan ganadores con un ordenamiento formal del lugar que arranca desde una rotonda central, levemente levantada con un montículo artificial, rodeada de un segundo anillo de jardines de planta más rectangular y de esquinas suavizadas. Este configura los bordes más urbanos tanto hacia el frente edificado del borde sur como hacia el futuro borde canalizado del río. Además, organiza formalmente el tráfico de todos los tranvías del lugar por la calzada anular superior, despejando las calles de borde de la rotonda central para los vehículos a motor, libre de rieles y cables alimentadores aéreos, todos elementos estratégicamente alejados del foco principal del nuevo orden. Tanto los paños de jardines, como las líneas de arborización, las luminarias y el trazado de las veredas refuerza el orden radio concéntrico, hacia la figura del monumento principal levantado en el lugar:

En 1931, bajo la vicepresidencia de Juan Esteban Montero, se consideró oficialmente que el monumento aparecía incompleto. Se dispuso entonces el traslado de un soldado fallecido en combate en la Guerra del Pacífico, de identidad desconocida, para que fuese enterrado a los pies del monumento y conformase así parte del conjunto arquitectónico mayor, junto con la figura de una mujer, un soldado y los dos bajorrelieves de las batallas de Chorrillos y Miraflores. (...)

Este tipo de tumba fue introducido en el arte de la conmemoración en 1920 en el contexto del segundo aniversario de armisticio de la Primera Guerra Mundial. La movilización sin precedentes de ejércitos de masa y el carácter casi anónimo de la guerra y de muchos soldados caídos hizo de la tumba una solución universalmente comprensible y aparentemente pertinente. La tumba del soldado desconocido chileno a los pies del monumento al general Baquedano fue la primera en su género en Chile.¹²⁴

¹²¹ Luisa Flora Voionmaa, *Santiago 1792-2004, Escultura Pública* (Santiago: Ocho libros editores, 2005), 25.

¹²² Gustavo García Postigo, arquitecto chileno autor en 1913 del proyecto para edificio de la Biblioteca Nacional.

¹²³ Voionmaa, *Santiago 1792-2004*, 25.

¹²⁴ Voionmaa, *Santiago 1792-2004*, 25.



L4.19 Vista de plaza Baquedano en 1929.

*Otra fotografías de la plaza en el mismo momento donde afirma su formalidad y coherencia como lectura del espacio urbano comprendido desde la ciudad central, aún con el sistema de edificios que la rodean. Reforzando la imagen tradicional de una cordillera como telón de fondo paisajístico por sobre la realidad de un lugar habitable en su cercanía como ya lo van generando las precoces nuevas extensiones residenciales en el territorio de comunas como Providencia o Ñuñoa.
(foto de autor desconocido)*

Inaugurada solemnemente el día 18 de septiembre de 1928, con un acto de gran formalidad militar y repartición de medallas conmemorativas, el lugar adquiere desde ese día una fuerza y una presencia en el imaginario urbano de la ciudad capital que sólo se acrecentará con el paso del tiempo, reconociendo el lugar como el centro masivo de mayor convocatoria de toda la ciudad para la celebración o la protesta popular en los tópicos más diversos de su historia. La postal fotográfica posando a los pies del monumento y con la estampa de la cordillera de fondo, fue por décadas el registro obligado de todo visitante nacional o extranjero que llegara a Santiago. De igual modo, el diseño original de la plaza ha mantenido hasta hoy su traza original en lo fundamental, con la excepción de sucesivos recortes o alteraciones que ajustan el diseño geométrico más puro adaptado a los trazados de pistas más fluidas, requeridos por la mayor velocidad vehicular.

De lugar planeado originalmente como una de las puertas de acceso hacia la ciudad central, el lugar gira su foco de atención y se constituye, tanto en lo formal como en lo funcional, en el gran umbral de anuncio y acceso hacia la ciudad oriental, donde la avenida Providencia ganará una primacía irrenunciable, como columna vertebral de la nueva estructura urbana en desarrollo hasta la cordillera, y hasta la actualidad.

Otros tipos de movimientos y la ley como antídoto

A los movimientos económicos y políticos que sacuden al país y la ciudad durante su transcurrir histórico, deben agregarse los telúricos como componentes geográficos. Una componente consustancial a los modos de evolución de las ciudades en Chile durante toda su historia:

El primero de diciembre de 1928, varias ciudades del centro del país son destruidas por un terremoto que asola, principalmente, a Talca y Constitución.

La frecuencia de los movimientos sísmicos que se venían sucediendo desde el terremoto de Valparaíso de 1906, y los estudios realizados sobre el de Copiapó y Vallenar, de 1918; nuevamente Copiapó, Vallenar, Chañaral, La Serena y Coquimbo, de 1922, y el semi terremoto de Santiago, del 14 de abril de 1927, además de tonificar la discusión sobre el planeamiento urbano, acelera la preparación de una normativa general de urbanismo y edificaciones, cuyos primeros esbozos remontan a la recopilación de disposiciones legales y municipales para la construcción de edificios.¹²⁵

El primer producto legal, consecuencia directa y expresión de esa voluntad de normar sobre el proceso urbano de las ciudades del país, es la promulgación de la ley 4.563 del 30 de enero de 1929. Será la primera ley de ordenamiento urbano que tiene una escala de intervención a nivel país para su aplicación. Y avanzará desde la traumática experiencia de los desastres telúricos, para generar disposiciones de mejor planeamiento de los edificios y los espacios públicos, los que a escalas y velocidades dispares se expanden en el territorio nacional. Estableciendo en su artículo primero:

Se autoriza al Presidente de la República para que, sin perjuicio de las facultades que la ley confiere a las Municipalidades, dicte Ordenanzas Generales que establezcan las normas a que deberá someterse la

¹²⁵ Alberto Gurovich, "Conflictos y negociaciones: La Planificación Urbana en el desarrollo del Gran Santiago, Chile", en *Revista de Urbanismo*, (Santiago: n°2, marzo de 2000), 18.

construcción de edificios y otras obras, en las distintas zonas del país, determinando su altura máxima y mínima, la naturaleza de sus materiales, las condiciones que deben reunir para impedir su caída y la propagación de los incendios y para evitar en lo posible los riesgos provenientes de terremotos u otros fenómenos, especialmente en lo relativo a teatros, iglesias, hoteles y demás establecimientos destinados a reunir gran número de personas.

En las mismas Ordenanzas se establecerán las condiciones mínimas de higiene, salubridad y aspecto exterior que deben reunir los edificios, según su naturaleza y ubicación, pudiendo facultar a la autoridad para que decreta la destrucción o reparación de las que amenacen ruinas, tanto interior como exteriormente.¹²⁶

Las disposiciones iniciales cualifican las condiciones a cumplir por cualquier edificación levantada en una ciudad del país, en especial edificios de uso masivo. Para centros urbanos de escala intermedia o mayor, se agregan tres disposiciones claves que apuntan a garantizar una condición de estabilidad constructiva o asismicidad para todo nuevo edificio:

En las poblaciones de más de cinco mil habitantes, nadie podrá construir, reconstruir ni efectuar reparaciones o transformaciones de importancia, sin permiso de la autoridad comunal.

Los planos y especificaciones deberán llevar la firma de una persona competente, de acuerdo con lo que establezca la Ordenanza.

En las grandes construcciones o en las de naturaleza especial, la autoridad local podrá exigir que, junto con los planos y especificaciones, se le presenten los cálculos de estabilidad.¹²⁷

Asimismo el cuerpo legal establece en sus mismas disposiciones, la creación de un cargo técnico y profesional a cargo del desarrollo edilicio de su territorio, así como la creación obligatoria de un instrumento regulatorio para orientar su crecimiento futuro:

En los presupuestos municipales de toda comuna en que exista una ciudad de más de veinte mil habitantes, deberá consultarse el cargo de un Director de Obras Municipales, ingeniero o arquitecto, encargado de todo lo relacionado con el estudio y aplicación de las disposiciones pertinentes de la presente ley. (...)

Las Municipalidades que cuenten dentro de su territorio con una ciudad de más de veinte mil habitantes, someterán al Ejecutivo, dentro del plazo de seis meses, un anteproyecto de transformación de esas ciudades. Sobre la base de este anteproyecto, el Presidente de la República ordenará confeccionar un proyecto definitivo, el cual, una vez aprobado, servirá para dar las líneas de edificación.¹²⁸

El rango ganado como configuración urbana

La necesidad de contar con un anteproyecto de transformación para cada ciudad de sobre veinte mil habitantes en el territorio de una municipalidad otorga a Providencia, con más de cuarenta y dos mil moradores a la fecha¹²⁹, indirectamente, el rango de ciudad. La aplicación de esta nueva ley bajo el horizonte de la ley de municipalidades, consolidará en el tiempo el reconocimiento de identidad y gestión independiente de las comunas constituyentes de ciudades mayores.

De ello, Providencia ha hecho un elemento fundamental de un discurso de identidad y de oportunidad de configurar una forma particular de ser ciudad al interior de la creciente complejidad urbana de la ciudad capital.

La misma ley en el desarrollo de su articulado perfila la figura de declaratoria de utilidad pública, definiendo reservas en terrenos privados para la ejecución de futuras ampliaciones de espacios públicos, definiendo mecanismos para el pago de las expropiaciones por el municipio y fomentando la generación de normas locales de edificación que reconozcan las particularidades de cada lugar. Una disposición contenida, de importante fomento a la construcción es la relativa a la obtención de créditos en las instituciones hipotecarias dando como garantía, el valor del terreno y lo edificado sobre el mismo cuando los edificios “se construyan en condiciones asísmicas”. Esta condición normativa tendrá un efecto de gran impacto en el proceso edificatorio de comunas como Providencia, donde la calidad de los edificios levantados cumplen a cabalidad con la nueva exigencia establecida.

A poco tiempo, el esfuerzo normativo sobre el proceso urbanizador y edificatorio de ciudades como Santiago, en especial, en sus suburbios como Providencia, se verá multiplicado acorde a la complejidad y la velocidad que el propio fenómeno muestra:

El 20 de mayo de 1931, se aprueba el Decreto con fuerza de Ley 345, mediante el que se intenta dictar una Ley y Ordenanza General sobre Construcciones y Urbanización, el cual solamente entrará en vigencia por Decreto 437, de 22 de enero de 1936, en la parte de la Ley, y desde el 10 de octubre de 1939, en la parte de la Ordenanza.¹³⁰

311

A la necesidad de contar con un plano catastral actualizado, donde se registren todos los avances de nuevos proyectos de urbanización, ya sea generados desde las nuevas avenidas como desde los diseños de poblaciones o barrios residenciales, se incorpora el requerimiento de desarrollar un plan de transformación a futuro sobre todo el territorio urbanizable. Un plan que prevea la disponibilidad de terrenos necesarios para ensanches o “completaciones” de tramos faltantes de las mismas avenidas existentes o la incorporación de otras avenidas que dan sentido y fluidez a una estructura viaria sobre el territorio que se adelante a los inminentes conflictos por congestión y saturación que la misma ciudad de Providencia pueda generar sobre su territorio. Riesgo que se verá agudizado con la acelerada creación de futuras extensiones urbanas sobre la cota del canal San Carlos, que harán de las principales vías comunales, incluyendo la avenida Providencia, sus derroteros habituales para acceder desde y hacia la ciudad central.

Así el “proyecto de transformación” requerido se constituirá en el mapa de ruta para el desarrollo urbano futuro del lugar, donde la complejidad incorporada por el pensamiento europeo de la ciencia urbana, traído al país por figuras como el vienés Karl Brunner o el mismo Jacques Lambert, cargarán el proyecto de ciudad asumido hasta ese momento, con las variables y atributos puestos en juego al momento de agregar a la ciudad existente, la cualidad de ser una ciudad moderna. Concepto posible de abordar en una primera aproximación, desde el evidente cambio de escala sufrido por la propia ciudad y asumido como la instalación y despliegue en el lugar de un nuevo repertorio de magnitudes y relaciones urbanas.

¹²⁶ Artículo 1°, ley 4.563, del 30 de enero de 1929.

¹²⁷ Artículo 2°, ley 4.563, del 30 de enero de 1929.

¹²⁸ Artículos 4° y 5°, ley 4.563, del 30 de enero de 1929.

¹²⁹ Para el censo de 1930, Providencia registra 42.414 habitantes, Ñuñoa posee 43.287 y Santiago alcanza los 542.432 habitantes.

¹³⁰ Gurovich, “Conflictos y negociaciones...”, 19.

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

