

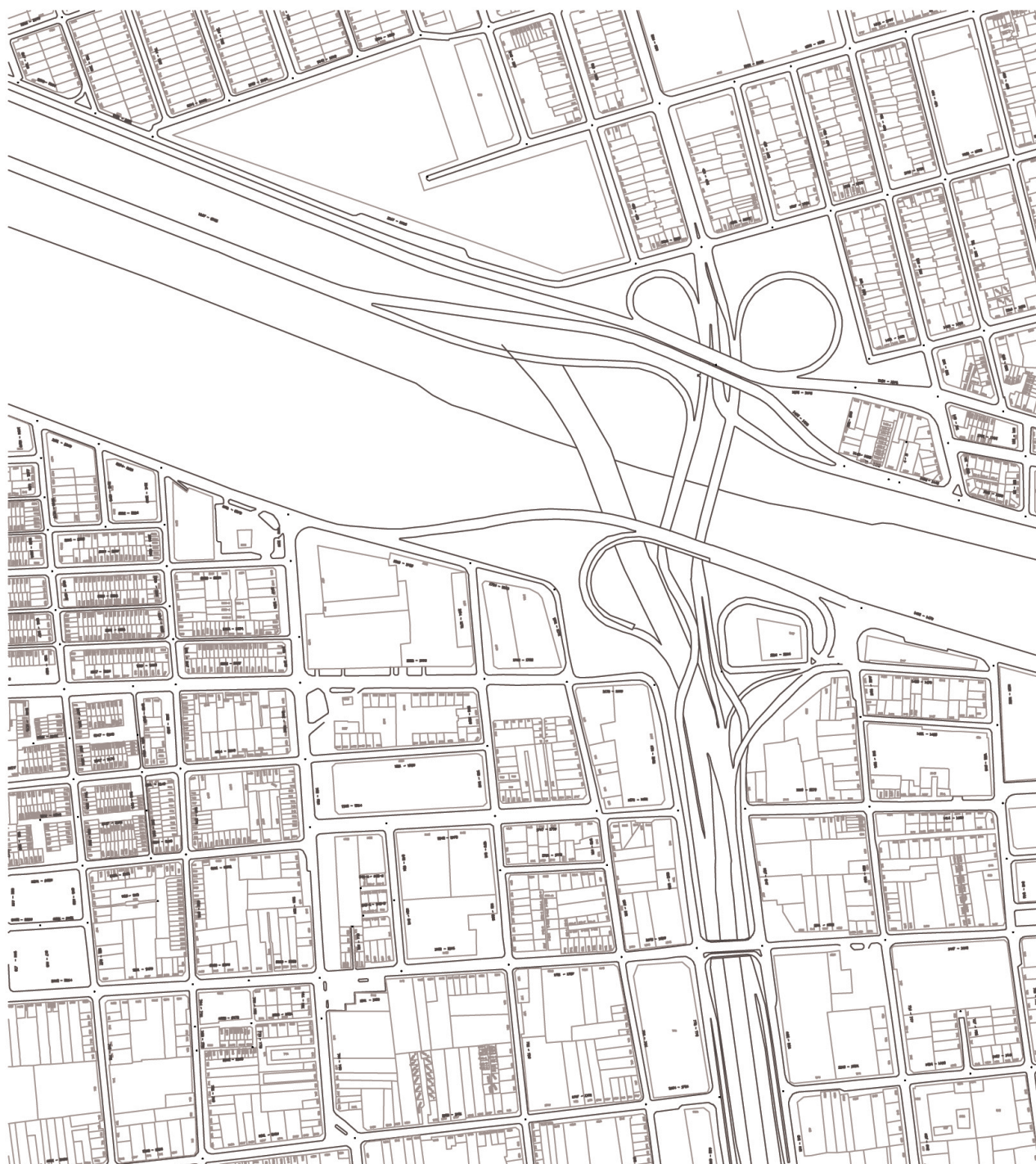
2 Catastro Planimetrico:

En este ítem se identificará el área de estudio a través de planos que den cuenta de la conformación del sector.

En primer lugar se presenta un plano del entorno al proyecto. Se distinguen los

predios de las propiedades, el sector del río, y los terrenos fiscales en los que se emplaza la autopista.

7.- Planimetría Nudo Vivaceta - Manzanas y Predios



Sector norte.

Se aprecian manzanas de considerable subdivisión predial, denotando un uso residencial denso, a excepción de las torres ubicadas a la izquierda en predio de mayores dimensiones.

El borde sur hacia el oriente es utilizado para emplazar los edificios de la consecionaria y posteriormente edificios de Policía de Investigaciones.

8-9.- Planimetría Nudo Vivaceta - Manzanas y Predios - Norte y Sur río Mapocho

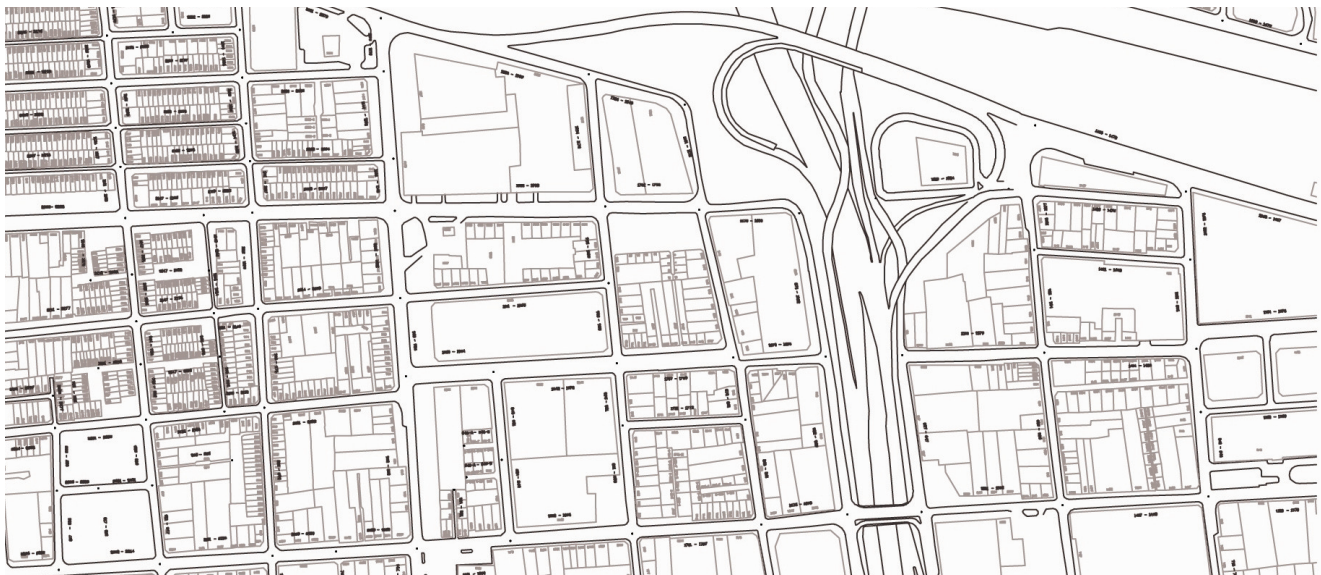


Sector sur.

Se distinguen varias situaciones que dan cuenta de los diversos usos que se manifiestan en este sector. El borde poniente y sector norte, de predios amplios, recibe un uso industrial y también, más al sur, educacional y ocasionalmente edificios de residencia.

En cambio más hacia el poniente, el grano, va dando cuenta de un uso residencial de mayor densidad.

Por otro lado, los terrenos al oriente de la autopista, son utilizados como bodegajes para los grandes almacenes del centro cívico de la ciudad. Actualmente se renuevan con edificación residencial de altura.



III.4.B Revisión histórica:

Fundación y primer desarrollo.

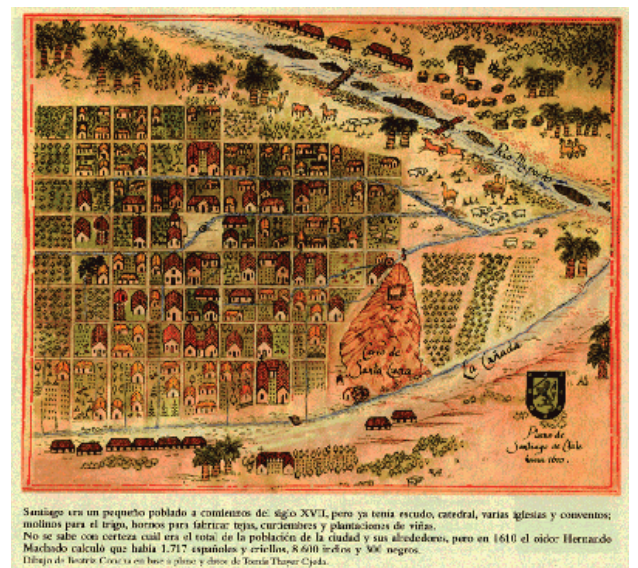
La historia urbana de este sector, ubicado entre 7 y 8 cuadras hacia el poniente de la Plaza de Armas, se vincula directamente con los orígenes de la ciudad de Santiago, conformando el límite urbano del trazado fundacional en la parte poniente de la ciudad, sosteniendo un desarrollo tardío respecto del centro establecido en los alrededores de la Plaza de Armas.

Primeramente se realiza una revisión de los planos de crecimiento de Santiago, donde en el de Thayer Ojeda correspondiente a los años 1542 – 1575 (Garretón Jaime; “El Urbanismo en Chile, Conquista y Colonia”) encontramos que aparecen trazadas las calles que abarcará la zona del proyecto, aunque no se indica con claridad si esta demarcación estará compuesta de edificación o si corresponde a cultivos, como se puede observar en el plano del año 1600. Dentro de la misma revisión planimétrica, encontramos que para el año 1790, ya se encontraba construida la Iglesia de San Lázaro en su ubicación original, actualmente sería entre San Martín y Manuel Rodríguez, también en este mismo plano se señala el Hospital San Borja ocupando un gran predio al Sur de la Alameda y por el poniente un límite urbano demarcado por una zona de ranchería y arrabales (en lo que actualmente correspondería a la avenida Brasil).

Esta primera etapa del crecimiento de Santiago, nos permite observar que si



10.- Santiago de Chile 1542 - 1574. Thayer Ojeda. En rojo se señala área de paso de la Autopista Central

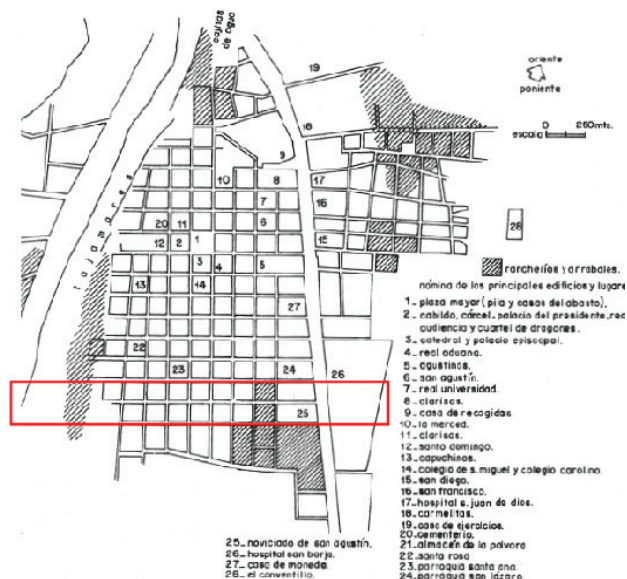


11.-Laperiferiadelaciudadhacia1600.LucianoOjeda.

bien, la zona de estudio se remonta a los orígenes fundacionales de la ciudad, hasta los comienzos de la época republicana su destino se mantuvo en proceso de constituirse como límite urbano, pues según explica el arquitecto René Martínez, “En el sector poniente debió existir aún una depresión natural del terreno, la Cañada de García de Cáceres y, posteriormente, de Saravia, que unía el curso primitivo del río (Mapocho) con el cañadón a la altura de la actual avenida del Brasil cuya irregularidad sólo es explicable en función de razones topográficas. Dicha depresión sirvió de cauce al canal de Negrete derivado del Mapocho, que corrió a tajo abierto hasta avanzado el siglo XIX.”⁸ Explicación que nos permite suponer que el desarrollo urbano en el poniente de la ciudad se mantuvo detenido hasta entrada el siglo XIX, lo que, sumado a los comentarios realizados a los planos de anterior procedencia, nos permite argumentar que los primeros usos que tuvo la zona específica del proyecto fueron residencial, religiosa y de cultivo.

Condición de accesibilidad – situación topográfica

Por otra parte, en la rívera norte del Mapocho, junto con la formación de la ciudad de Santiago fue desarrollándose, de manera “subsidiaria de la metrópolis” lo que los Quechuas denominaban como La Chimba. Es por este territorio por donde se accede a la capital desde el Virreinato del Perú, a través de “el Camino de Chile”, conectividad original de la ciudad con respecto al norte del país, además



12.- Santiago de Chile 1790. Se señala en recuadro área correspondiente a actual Autopista Central, se observan indicados establecimientos religiosos y zonas de cultivo (áreas achuradas). También se ven otros recintos religiosos y hospitalarios de importancia, que posteriormente fueron subdivididos.



13.- Se presenta la zona de acceso (celeste) al polígono fundacional (en rojo), destacando el relieve montañoso que delimita la entrada a este sector de la región.

8.- MARTÍNEZ, RENÉ. “Los umbrales de desarrollo de Santiago: 1541-1941. Aplicación de la Teoría de los Umbrales al caso de Santiago”. Revista de Historia y Teoría de la Arquitectura. Universidad de Sevilla. España 2002.

de ser un sector en el cual establecer residencias para descanso y reuniones, como por ejemplo, el solar en el que Pedro de Valdivia cohabitó con Inés de Suárez.

topografía de la región, sobre todo considerando que la manera más fácil de acceder a la ciudad de Santiago desde el norte es a través del valle que se genera entre los macizos montañosos que conforman el relieve de la zona norte de la ciudad. En la imagen se da cuenta del acceso que proviene desde el nor-poniente del polígono fundacional, respetando el antiguo trazado incaico que pasaba por la actual Plaza de Armas.

Establecimientos religiosos – arrabales y desarrollo comercial

Los primeros límites de la ciudad de Santiago, de carácter natural, eran: el río Mapocho al norte, la Cañada al sur, el Cerro Santa Lucía al oriente y el canal de Negrete al poniente. En este último límite se establecieron algunas primeras ermitas que más tarde se transformarían en parroquias, como la de San Lázaro, dando cuenta del inicial carácter de límite del sector donde actualmente se emplaza la Autopista Central.

En este límite la ciudad trazada, aún rural, daba paso a tierras de cultivo y lugar de residencia de parte de la población menos acomodada que no poseía tierras ni casas, resguardando el centro de Santiago, reservado para las actividades de gobierno y residencia de las clases altas durante toda la colonia.



14.- Vista aérea señalando relieve que delimita a las comunas del gran Santiago por el Norte. El área de interés, el polígono fundacional, puede ser abordado, en su orientación norte, por la calle Independencia (directamente al centro), o por Fermín Vivaceta, accediendo al límite de esta zona.

*“De acuerdo con esto, todavía en las primeras décadas del siglo XVII la población española de alta y mediana categoría se concentraba en su parte central... Más al oeste, las quintas, huertas y viñas se extendían hasta el barrio de las ermitas y más tarde parroquias de Santa Ana y San Lázaro, ambas en la calle atravesada hoy llamada San Martín. Junto al río Mapocho y al cerro Santa Lucía, así como en las proximidades de la Cañada, se extendían los arrabales pobres de los cuales, como se sabe, quedan siempre noticias escasas y fragmentarias. El padre Ovalle, que abandonó Chile en 1641, decía que en esta fecha la ciudad se había poblado “por la banda del río y la Cañada” y “aunque al principio no pasaba de allí la ciudad ni se extendía más adelante”, en el año en que viajó a Europa ya por el lado de la Cañada había llegado más allá de San Lázaro”.*⁹

“Como se sabe, las ermitas eran santuarios o capillas pequeñas situadas en despoblado y sin culto permanente. Para Santiago encontramos cinco, todas surgidas en la segunda mitad del siglo XVI, y todas, también, definiendo durante más de cien años los lugares que podrían considerarse extramuros de la ciudad. Santa Anta, ubicada en el mismo sitio donde hoy se levanta, esquina de las actuales calles Catedral y San Martín, tuvo su origen en una resolución del Cabildo de 18 de diciembre de 1587, manteniendo su carácter de tal hasta 1635, en que fue

8.- DE RAMON, ARMANDO. **“Santiago de Chile, 1541-1991: Historia de una sociedad urbana”**. p.53, Editorial Su.damericana, Chile, 2000.

*instituida como parroquia con jurisdicción sobre el sector occidental de Santiago. La ermita de San Lázaro, en cambio, surgió en la Cañada occidental, también esquina de la hoy calle San Martín, pero no se constituyó en parroquia, sino a finales del siglo XVIII.”*⁹

*“Todos los demás se establecieron en la periferia urbana, especialmente en la Cañada, donde se levantaron el Carmen Alto de San José en 1684, el convento franciscano de San Diego de Alcalá, el colegio de San Agustín (esquina de la actual Almirante Barroso antes calle del Colegio) y la ermita de San Miguel, consagrada en 1699 (en la esquina de la actual avenida Cumming, antes calle de San Miguel)”*¹⁰

A medida que mejoraba la situación económica de la ciudad, respecto del resto del reino, aumentaba la cantidad de habitantes de los arrabales situados en el margen poniente, vinculándose, más tarde, al lugar de encuentro entre el camino a Valparaíso y la calle San Pablo. Se establecen diversas órdenes religiosas de carácter asistencialista, dando pie a un crecimiento de la ciudad en base a grupos de marcado estrato socioeconómico bajo, esta tendencia se mantendrá, hasta mediados del siglo XIX, donde el sector será impulsado por el desarrollo de residencias de clases altas y medias.

“Difícilmente se encontrará ciudad que sea más abundante de todas las cosas

9.- ibid. p.56

10.- ibid. p.75

*necesarias para pasar la vida cómoda, como la Ciudad de Santiago, porque a más de lo que ofrecen sus campiñas, de todas partes concurren a traer lo mejor para venderlo en ella, donde saben que se los han de pagar bien”.*¹¹

*“Esta especial situación traía como consecuencia que ya en el siglo XVIII la ciudad de Santiago fuese la más rica, extensa y prestigiosa y, por tanto, la más importante del país. Así lo creía Carvallo y Goyeneche cuando expresaba que “construida centro del tráfico, adornada de las cualidades, de temperamento benigno y de tener con abundancia todo lo necesario para vida y regalo de sus habitantes, ha prosperado notablemente”. Se trataba, pues, de un círculo vicioso que ya a fines de aquel siglo no podría ser cortado; se había generado un proceso de autoalimentación imposible de interrumpir y que ha durado hasta nuestros días. Por ser más rica, atraía más población; por ser más poblada, atraía más capitales y comercio; por ser el primer centro comercial del Reino, atraía riqueza y población. Ello contribuyó a que se transformara, para el resto del país, en un modelo a1 cual todos miraban, imitaban y querían hacer suyo.”*¹²

“Es interesante destacar que entre 1659 y 1815, diversas órdenes religiosas de varones y algunos particulares fueron estableciendo ermitas, capillas, noviciados y conventos fueron extendiendo la Cañada hacia el oeste

11.- Felipe Gómez de Vidaurre “Historia geográfica, natural y civil del Reino de Chile”. En DE RAMON, ARMANDO. **“Santiago de Chile, 1541-1991: Historia de una sociedad urbana”**. p.92, Editorial Su.damericana, Chile, 2000.

*hasta hacerla llegar a las inmediaciones de donde hoy se levanta la Estación Central de Ferrocarriles. Este movimiento y expansión, me parece, se debió en granparte al crecimiento de los arrabales hacia el occidente de la ciudad y fue una manera de prestar asistencia religiosa a los habitantes de dichos sectores porque, aunque en 1775 se creó la parroquia de San Lázaro para servir esas barriadas, era evidente que una sola parroquia era incapaz de prestar los auxilios religiosos que esa numerosa población requería.”*¹³

Otro importante elemento que contribuye al desarrollo urbano de la zona poniente de la ciudad de Santiago, como hemos mencionado anteriormente, es el camino de Valparaíso a Santiago cuyo acceso se genera en la calle San Pablo. Este camino se torna de importancia al formar ambas ciudades, una sociedad comercial, favoreciendo el desarrollo de estas, a lo que se suma la condición de no estar permanentemente en guerra de frontera (como las ciudades del sur).

La relevancia de esta conectividad influye en la necesidad de mejorar la situación vial poniente para el acceso al centro de Santiago y por sobre todo, la construcción de un puente sobre la acequia de Negrete, uno de los principales factores de estancamiento de la ciudad en esta orientación.

Sin duda, estas mejoras permitirán el futuro desarrollo y crecimiento de la ciudad, otorgándole espacios para el establecimiento de nue-

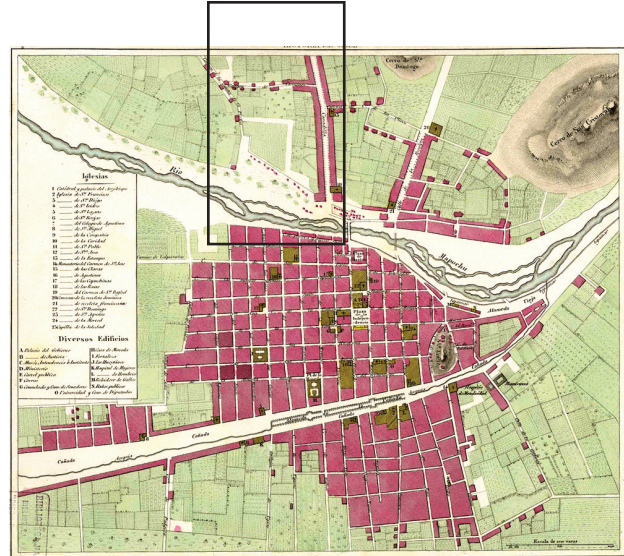
12.- *ibid.* p.93

13.- *ibid.* p.99-100

vosbarrios, industria, servicios y conectividad.

“Los trabajos fueron dirigidos por el ingeniero Pedro Rico y comenzaron desde Santiago, aunque en un principio se dio preferencia a los tramos más difíciles. Las obras estaban muy avanzadas a fines del mismo año porque el Cabildo, en sesión de 16 de noviembre, acordó empedrar la calle llamada de San Pablo “que se halla toda sin empedrar”, disponiendo, también, hacer un puente sobre “una acequia grande descubierta (Acequia de Negrete, hoy avenida Brasil)” ya que la carencia de empedrado y puente impedía el tránsito de carruajes. Creía que con estas obras se formaría “una entrada digna de este pueblo”, suprimiéndose, a la vez, “una deformidad que resalta más cerca del nuevo camino”. Se acordó, además, levantar una pirámide conmemorativa en el lugar donde el camino se unía con la calle San Pablo para entrar a la ciudad. Las cuestas de Prado y Zapata que cruzaban las serranías de la costa fueron terminadas o estaban muy avanzadas en 1794, año en que las recorrió el viajero inglés George Vancouver. El camino quedó transitable para carruajes, en su totalidad, sólo desde 1797. La nueva ruta, con una extensión total de 22 leguas (100 kilómetros), comenzó a ser aprovechada de inmediato por las carretas que cruzaban ya, en gran número, a principios del siglo XIX. Sin embargo, la mayoría de los particulares continuó empleando caballos y no carruajes para hacer su travesía, como consta de los de los viajeros de principios de este siglo”¹⁴

14.- ibid. p.120-121



15.- Vista aérea señalando relieve que delimita a las comunas del gran Santiago por el Norte. El área de interés, el polígono fundacional, puede ser abordado, en su orientación norte, por la calle Independencia (directamente al centro), o por Fermín Vivaceta, accediendo al límite de esta zona.

Condición de accesibilidad –desarrollo del acceso norte a Santiago

Anteriormente nombramos “El Camino de Chile” que relacionaría a la ciudad de Santiago con el norte del país, este se pasaría por las partes más bajas que conforman el valle del Mapocho respecto al relieve montañoso que circunda la ciudad.

Posteriormente este camino, denominado “La Cañadita”, que conecta directamente el centro de la ciudad con respecto al Virreinato del Perú, va adquiriendo protagonismo, estableciéndose a su alrededor conventos, casas episcopales y algunas mansiones, así como también conventillos, cotes y todo tipo de viviendas de la población que se situaba al norte del río Mapocho.

Se reafirma la condición de puerta que adquiere “La Cañadita” con el comercio a Mendoza, que necesariamente debe acceder por “La Cañadita”, así como los productos de Colina, Quilicura y Renca.

Finalmente, la calle que se llamará “Independencia” (al ser el lugar de entrada del Ejército Libertador), conformará un sistema de acceso y salida con la actual calle Fermín Vivaceta. Este sistema abarcará el tránsito y transporte de mercancías hacia el norte, hacia Argentina y hacia Valparaíso, ubicándose marginalmente en los límites del centro histórico de Santiago, prevaleciendo como límites donde más tarde se establecería el Mercado Central, la actual Estación Mapocho y por otro lado, la Avenida Norte Sur (continuando por F. Vivaceta).

Expansión del Límite Urbano hacia el Poniente – Crecimiento de la Ciudad

La ciudad de Santiago permaneció limitada, en su parte poniente, por el canal de Negrete, solo permitiendo un crecimiento no urbanizado, donde las antiguas ermitas,

no urbanizado, donde las antiguas ermitas, ahora conventos o parroquias, se dedican a una labor asistencialista de esta desmejorada zona de arrabales. También algunas calles como San Pablo, o los sectores relacionados con el comercio a Valparaíso, o el acceso Norte, poseían un desarrollo comercial, en base a mercados y servicios relacionados, pero sin esto significar un progreso formal de la ciudad o un mejoramiento en la calidad de vida de sus habitantes.

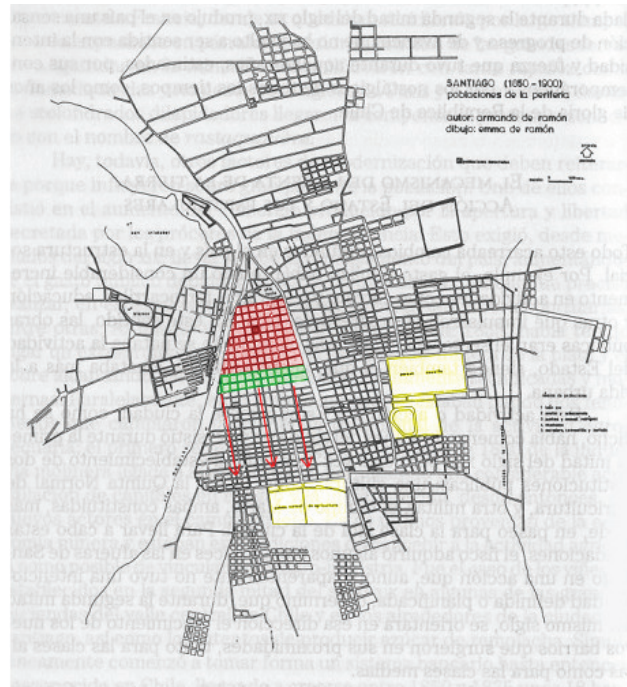
La expansión de la ciudad se produce desde la mitad del siglo XIX y se debe, en parte, a la compra del Estado de dos grandes predios, el primero al sur, donde se construirá el Campo de Marte, y el segundo, al poniente para establecer la Quinta Normal. Esta acción permitió el desarrollo de nuevos barrios en sus inmediaciones.

Es en este período que se constituyen los barrios y sectores que permanecerán hasta la construcción de la avenida Norte Sur en la década de 1960. De carácter residencial, se construirán viviendas para la clase media y alta, por otro lado, relacionados con el transporte y la red ferroviaria, se instalarán industrias, talleres y residencias para trabajadores menos acomodados constituyendo un sector diverso, con zonas de mejor calidad de vida y otras, vinculadas a la industria, al comercio y al los márgenes del Mapocho, donde se inicia una extensa nueva zona de la ciudad donde residen las clases trabajadoras. Este fenómeno va a la par de la promulgación de la “Ley de Comuna Autónoma”.

Es nuestra área de estudio, el espacio que ocupa la actual Autopista Central, un sector que se vuelve de transición, pero esta vez, de las marcadas funciones de la ciudad del siglo XIX, separando la ciudad antigua y sus funciones bancarias, comerciales, gubernamentales y de residencia de las clases más altas del país, respecto a las nuevas zonas, para la clase media, para los trabajadores, las industrias y la extensión de la ciudad que se va transformando en rural.

“Esta actividad o acción del Estado sobre la ciudad, como se ha dicho, había comenzado a fines del siglo XVIII y persistió durante la primera mitad del siglo XIX, pero esta vez mediante el establecimiento de dos instituciones públicas: una cultural, como lo fue la Quinta Normal de Agricultura, y otra militar, ambas constituidas, más tarde, en paseo para la clase alta de la ciudad. Para llevar a cabo estas fundaciones, el fisco adquirió algunos bienes raíces en las afueras de Santiago en una acción que, aunque aparentemente no tuvo una intencionalidad definida o planificada, determinó que, durante la segunda mitad del mismo siglo, se orientara en esa dirección el crecimiento de los nuevos barrios que surgieron en sus proximidades, tanto para las clases altas como para las clases medias.”

“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 en 1836 que no habían sido vendidas al fisco quedaron limitadas por dicha quinta en su parte occidental y con la ciudad de Santiago



16.- Santiago 1850-1900.

Se indica en rojo el polígono fundacional, en verde la zona del proyecto, antiguo límite de la ciudad, ahora transformado en “límite de transición” para las nuevas zonas de crecimiento impulsadas por compras y obras del Estado (Quinta Normal, Campo de Marte), más las industrias y residencias asociadas a esta que se vinculan con las proximidades a la línea férrea de la ciudad y el comercio asociado al acceso desde Valparaíso por la calle San Pablo.

15.- ibid. p.141

16.- ibid. p.142

17.- ibid pp.142-143

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 para actividades agrícolas, sino por metros o varas cuadradas, dando paso a sitios o propiedades urbanas. Así, desde 1842 se formaron cuatro sociedades destinadas a comprar los terrenos a los herederos “con el objeto de abrir cales y vender sitios”, creándose un nuevo y extenso barrio que fue llamado de “Yungay”, en recuerdo de la batalla de ese nombre ganada en el Perú en 1839 por las fuerzas chilenas. 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 se 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”

Los terrenos del barrio Yungay aumentan su valor, debido a la especulación que produjo el loteo de estos, más las obras de modernización de la ciudad. Por otro lado, los barrios que se crean en los alrededores de la Estación Central, Calle San Pablo y el margen norte del Mapocho

se convierten en uno de los extremos de la ciudad, conllevando este crecimiento a un incremento en la segregación social de la ciudad.

“...el barrio Yungay terminó siendo habitado preferentemente por familias de clase media y media alta, por intelectuales y profesionales que trabajaban en la Quinta Normal”¹⁶

“La segunda barriada, situada al oeste de Santiago, era conocida con el nombre de “Chuchunco”, nacida junto a la Estación Central del Ferrocarril, en la misma época en que esta fuera construida (1860) y que se la estimó como una de las más peligrosas de toda la capital. Finalmente, hacia el norte de Santiago, pero en la ribera sur del río, se había formado desde 1840 una población muy miserable y que llamó la atención de Vicuña Mackenna en 1873. A esta población se refería Sarmiento en 1841 cuando hablaba de la villita de Yungay, la cual tenía “por el camino de Valparaíso (calle San Pablo) que pasa por su costado norte, un guanguali inmediato que vendría a ser como su arrabal”. También, en esa zona, pero al otro lado del río, costado norte del mismo, se situaban las famosas poblaciones “El Arenal” y “Ovalle”, levantadas entre las actuales avenidas Independencia (Cañadilla) y Vivaceta (callejón de las Hornillas), tan miserables y pobres como las anteriores.

Es evidente que estas poblaciones se habían instalado en las cercanías de las fuentes de ingreso para los más pobres: Chuchunco, junto a la Estación de Ferrocarriles, donde

siempre se requería mano de obra para diversos servicios; el guanguali creado por la familia Portales junto al barrio de Yungay que prestaba servicios domésticos a dicho barrio; la población Ovalle junto al Arenal, es decir, los bancos de arena, ripio y piedras para las construcciones que se llevaban a cabo en Santiago; el Conventillo o “Potrero de la Muerte” en las cercanías del Matadero de la ciudad y en los bordes del cinturón agrícola y viñatero que rodeaba el sur de Santiago desde que el canal San Carlos iniciara sus funciones en las décadas de 1820 y 1830. Todos estos ofrecían trabajo no permanente, pero abundante, para ese verdadero “ejército de reserva”, como diría Marx, y permitía a los pobladores sobrevivir aunque con trabajos inciertos y mal pagados.”¹⁷

Relacionando estos hechos, tenemos que para mitad del siglo XIX el sector de la zona del proyecto pierde su connotación de límite urbano, permitiendo una transición entre el centro fundacional de la ciudad, que ampara las actividades económicas, bancarias, políticas y sociales de la clase alta y media, respecto a la zona industrial y la población relacionada a esta actividad económica, situada en el poniente en las proximidades de la Quinta Normal, y al norte del barrio Yungay. De este modo, la zona comprendida entre las actuales calles Manuel Rodríguez, Almirante Barroso y las subsiguientes calles en sentido poniente, son un límite interno, o como se ha dicho anteriormente, transición, en la que se van mezclando partes de una ciudad que alcanzó un desarrollo urbano para las

clases acomodadas (Barrio Yungay), otros fragmentos relacionados con la industria (parte norte) y servicios relacionados a la calidad de puerta o acceso que tenía la Estación Mapocho.

Por otro lado, entre la calle Manuel Rodríguez y Cueto, en la rivera sur del río Mapocho se ubicaba un espacio abierto, rodeado de poblaciones marginales, utilizado como vertedero oficial.

A este desarrollo inmobiliario se suma la inauguración de la primera estación de ferrocarriles, la Estación Central, en 1856, el camino ferroviario que une Valparaíso con Santiago en 1863 y las obras del camino cintura por parte del intendente Vicuña Mackenna. Otras obras de gran relevancia son el Mercado de Santiago y la Exposición Internacional en la Quinta Normal de Agricultura.

El desarrollo ferroviario de Santiago, que culmina con la conformación del “cinturón de hierro” de la ciudad, más la inauguración de la Estación del Mercado (más tarde Estación Mapocho), la cual se sitúa próxima a la Estación Yungay, donde se conectaba con la línea que provenía de la Estación Central por la avenida Matucana. Todas obras, propias del Centenario de la Independencia en 1910, se relacionan con el desarrollo de la industria en la ciudad, generando cambios en los barrios aledaños a las estaciones. En el caso de Santiago Poniente, este desarrollo centrado en las proximidades a la Quinta Normal implica la instalación de industrias y creación de talleres,

transformándose en un polo de crecimiento de carácter material y económico, lo que conlleva al traslado de la sede del municipio de la entonces comuna de Barracas, en 1907, a las cercanías. Este nuevo estado de desarrollo, va a la par de la aparición de numerosas poblaciones, “algunas de ellas con más de cien manzanas”, las cuales contaban con escasos servicios públicos, ni policía o pavimentación, constituyendo un fragmento urbano de gran precariedad, ligado a la industria.

Deterioro – Transformación y Planificación

A comienzos del siglo XX comienza el éxodo de la clase media y alta del centro de Santiago. Hasta esa época la clase media no poseía vivienda propia y las desmesuradas rentas que debían pagar, más los problemas ambientales que poseían los barrios más céntricos de la ciudad, en consonancia con la creación de nuevas comunas, a través de la “Ley de la Comuna Autónoma” implicaron la acomodación de las clases medias y altas en nuevos barrios como sería Ñuñoa, Providencia y Las Condes. Por otro lado, las familias de menores recursos se van instalando en el centro urbano a través de “conventillos”, lugares de hacinamiento familiar de muy baja calidad de vida. Esta época se caracteriza por una agitada vida pública y política, amplio descontento en las clases populares, y la creciente importancia del partido socialista, además de la corriente anarquista, contando con un levantamiento popular de unos 30.000 hombres para el año 1905, el cual es contenido en la calle

Manuel Rodríguez, que se convierte en escenario de esta batalla urbana.

Se observa durante este siglo, y a partir de los años 30 un rápido crecimiento de la ciudad, en comparación al siglo pasado. Siendo el Plan Intercomunal, en los años 60, el proyecto de planificación a nivel Metropolitano que viene a ordenar la localización industrial en torno a ejes de vías principales de acceso a Santiago, corrigiendo el asentamiento “anárquico” de estas en la ciudad. Se generan los “cordones industriales”

*“El Plan Intercomunal pretendió eliminar las industrias más peligrosas de las zonas residenciales, ordenando y encauzando, a la vez, el abastecimiento de materias primas y la distribución de los productos de las industrias “a través de las vías de circulación intercomunales” para que no continuaran siendo transportadas por las vías de tránsito locales. Lo anterior exigía varias medidas; una de ellas, la agrupación de las industrias que emitieran olores y humos molestos en sectores alejados “y en situación conveniente con respecto a los vientos dominantes”; otra, el traslado de aquellas “que pueden originar un fuerte impacto económico o demográfico” hacia otras localidades de la región de Santiago”.*¹⁸

“Un cinturón industrial fue desplazando paulatinamente al cinturón chacarero, lo

18.- ibid. p.231

19.- página web. Comuna de Independencia <http://www.independencia.cl/> 10/01/2010

“Un cinturón industrial fue desplazando paulatinamente al cinturón chacarero, lo que produjo la urbanización y construcción de viviendas en la década del 50, como la aparición de las poblaciones Juan Antonio Ríos, Mirador Viejo, Nueva de Matte, Avenida Francia, Inglaterra y Avenida Central”¹⁹

A esto se suma que entre 1951 y 1958 ya se habían trasladado un 40% de las industrias desde el centro hacia las comunas periféricas.

“Estimulada por una acentuada migración interna y externa, la extensión tentacular de la ciudad avanzó, hacia 1940, de acuerdo a dos grandes lógicas. Por una parte, Santiago conoció un proceso de urbanización convencional, ajustado a las normativas vigentes y volcado tanto a su casco histórico como a su nuevo margen oriental. Por otra parte, con características disímiles pero de manera simultánea, secciones significativas del área urbana alcanzaron una rápida ocupación protagonizada por los sectores populares. Caracterizada por su masividad, su distancia de la legalidad vigente y su paulatina presencia en las comunas ubicadas en las zonas norte, poniente y, más tarde, sur de la ciudad, la urbanización popular tuvo un arraigo difícil de estimar.

Mientras la primera opción, que implicaba el alquiler o compra de un sitio parcial o completamente regularizado, caracterizó a los grupos de ingresos medios y medios/altos, la segunda alternativa, vale decir la simple ocupación de un sitio generalmente destinados. Mientras algunos levantaron

sus chalets de veraneo o residencia en las comunas de Ñuñoa o San Miguel, la mayoría prefirió Providencia y, más tarde Las Condes.”¹⁹

A la luz de estos datos podemos advertir que mientras el polígono fundacional va adquiriendo un carácter cívico, y tradicional respecto a actividades económicas y sociales, las residencias de las clases acomodadas se establecen hacia el oriente, en parte, por los excesivos cobros de arriendo de las viviendas del poniente de Santiago, mientras que la industria que compartía esta localidad, vinculada a las vías ferroviarias, fue trasladada al cordón industrial, perdiendo la comuna sus actividades laborales industriales, y con esto, provocando un despoblamiento tanto de sus residentes más acomodados, como toda la población vinculada al trabajo industrial y comercial.

Intervenciones - Avenida Norte-Sur

Atendiendo a lo señalado en el capítulo Autopistas Urbanas en Santiago, es necesario plantear que para el tercer cuarto del siglo XX, Santiago comienza las acciones que corresponden a una nueva etapa de desarrollo, algunos de estos conceptos inciden directamente en el sector sector desplazamiento escalar de la planificación urbana.

- *"Arterialismo como expresión de las grandes obras públicas*

19.- DE RAMON, ARMANDO. **“Santiago de Chile, 1541-1991: Historia de una sociedad urbana”**.

- *Recomposición morfológica del tejido urbano de las zonas de borde; y*
- *Descomposición tipológica• Descomposición tipológica del tejido urbano de las zonas interiores*²⁰

Se trataría, en síntesis, de una visión correspondiente a una magnitud Metropolitana, propuesta en el Plano Intercomunal de Santiago, y por supuesto, sus predecesores Planos de Transformación. Abordaría obras centradas en lo que Figueroa denomina Arterialismo, vistos en los planes de Vicuña Mackenna (a través del Plan General de Mejoras de la Capital, 1872, que incluye pavimentación y nuevos trazados viales, entre estos la construcción del Camino Cintura. Karl Brunner y el Plan Regulador de 1939, y finalmente J. Honold y J. Parrochia mediante la Avenida Norte Sur.

Esta visión, como hemos señalado anteriormente se ve concretizada, entre otros proyectos, mediante la construcción de la Avenida Norte Sur. Elemento que ya Brunner reclamaba para la ciudad de Santiago, y de este modo conducir de modo eficiente el tránsito en este sentido.

Entonces, adelantándonos al por qué de la autopista, podemos resaltar que el futuro de esta zona quedará marcado por esta obra, la cual incide en la posibilidad de revitalizar el centro de la comuna, a través

20.- FIGUEROA, JONÁS. **"1960-1980: Transformación en la manzana de la ciudad interior"**. En Santiago centro un siglo de transformaciones Santiago: Ilustre Municipalidad de Santiago, 2006

de la fragmentación y peatonalización de sus calles, esto gracias a la posibilidad que genera este nuevo trazado vial, permitiendo la creación de bodegas y almacenaje en sus bordes, los cuales pueden abastecer el centro histórico, sin la necesidad de congestionar o movilizar cantidades de insumos de difícil transporte.

Aún así, uno de los efectos del "desarrollo urbano liberado" de los años 80 fue la difícil recuperación del casco antiguo de Santiago, por falta de interés del mercado, teniendo por consecuencia el rápido deterioro de esta zona, por ejemplo, el caso del barrio Yungay donde empiezan a proliferar sitios eriazos. Como el caso mencionado, al poniente de la obra, tenemos que si bien, se logra separar las funciones de residencia y de comercio, uno de los objetivos de la autopista, según Parrochia, la obsolescencia del barrio se agudiza quedando a merced de la especulación, profundizando del deterioro urbano.

"El dinamismo del Centro Metropolitano Principal es altamente invasor de las áreas vecinas y tiende a deteriorarlas y a degenerar los tejidos residenciales y comerciales menores.

*Es pues, altamente positivo preservar las áreas residenciales centrales de la invasión del Centro Principal, que las transforma, inexorablemente, en sectores de degradación social y vicio, comercio especializado ajeno a las áreas residenciales, zonas de estacionamiento, talleres bajo nivel, zona de almacenamiento y de transporte."*²¹

21.- *ibid.* p.1

Por otro lado, se cumple la necesidad de generar un eje ordenado por el cual acceder a la Capital y trasladarse eficientemente desde el centro a las comunas periféricas en un sentido Norte-Sur. Esta es la visión metropolitana que fundamenta la intervención.

"Sin embargo, de norte a sur, sólo existen antiguas calles coloniales por las cuales se ha ido filtrando todo el tránsito hasta la fecha. En la actualidad se utilizan para esta corriente, cerca de 15 calles en el centro de Santiago.

La Avenida Norte-Sur viene a suplir y reemplazar estas pequeñas vías totalmente inadecuadas para el transporte...El objetivo complementario de la Avenida Norte-Sur, consiste en valorizar y hacer más atractivas las áreas que atraviesa, impulsando además la remodelación urbana de sus contornos."²²

Contrastan los discursos con que se presentaron las intenciones para este proyecto urbano, aún así, el alcance metropolitano de esta vía no se discute y lo que se propone últimamente, a través de grupos de ciudadanos organizados es la recuperación del entorno patrimonial-residencial de su barrio, específicamente Yungay. Barrios del poniente que aún están a la espera de algún motor de reactivación y que, ante el bajo costo del valor de arriendo de sus viviendas, han amparado a una gran población inmigrante que llega al país en busca de una mejor situación laboral y de calidad de vida.



17.- Catastro de propiedades expropiadas por implantación de Autopista.

La mayoría de las construcciones son de adobe (en amarillo), albañilería simple (naranja) y albañilería reforzada (violeta) y corresponden, en su mayor parte, a viviendas y talleres de no más de un piso.

22.- PAVEZ REYES, María Isabel. **"En la ruta de Juan Parrochia Beguin - Premio Nacional de Urbanismo Chile 1996"**. Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad de Chile, Santiago julio 2003



18.- Se indica en rojo trazado de la autopista, la cual corresponde a tres criterios:

- Valor de la expropiación
- Factibilidad técnica respecto al suelo
- Proximidad al Centro Histórico y Conectividad Norte - Sur

III.4.C Contexto:

Características del entorno.

Este ítem da cuenta de algunas dimensiones contextuales del entorno inmediato al área de intervención.

Usos.

El borde perimetral del sector oriente se encuentra dentro de un proceso de renovación urbana, desarrollo, sobre todo de tipo inmobiliario, se hacen presente en el lugar la construcción de nuevas torres residenciales las que ocupan los predios anteriormente destinados a estacionamiento, abandonados o de bodegaje.

El sector poniente, que se extiende hasta Avenida Matucana, en gran parte es considerado zona típica y posee edificación residencial, de culto y de equipamiento cultural de relevancia a nivel local y nacional. En torno a los barrios típicos se han agrupado asociaciones de defensa al patrimonio, valorizándolo y elaborando a través de estrategias de gestión local planes para recuperar fachadas, así como una reactivación de la vida social de estos barrios.

El borde poniente posee desarrollo de torres residenciales, universidades, industria y estacionamientos.

Se concentran en el sector:

Universidad Diego Portales, Universidad Academia de Humanismo Cristiano,

Universidad Alberto Hurtado y ARCIS.

Además la comuna cuenta con una alta concentración de entidades educacionales básica y media, Centros Culturales y Recreativos de orden metropolitano (colinda con la Quinta Normal, Centro Cultural Matucana 100, etc.) y Bibliotecas de relevancia también metropolitana (Biblioteca de Santiago).

En el ámbito laboral, se detecta en el sector oriente usos comerciales, administrativos y financieros, en cambio el sector poniente posee industrias y talleres.

Población y demografía.

Las principales componentes demográficas del sector es una población residente mayoritariamente de carácter adulto-mayor, inmigrante y población flotante.

"A comienzos del siglo XX los adultos mayores eran algo más de 200.000 personas, en 1950 eran 417.000, en el 2000, 1.550.000 y el 2021 serán 3.100.000.

Tuvieron que transcurrir 50 años para que los adultos mayores se duplicaran (1900-1950); en los 50 años siguientes se cuadruplicaron y se espera que en tan solo 21 años más se vuelvan a duplicar.

Se ha producido una rápida disminución del porcentaje de menores de 15, aumentando la minoría creciente, vale decir, la población de edades más avanzadas. En el caso de Chile, en el año 2010 existirán 50 adultos mayores por cada cien menores de 15 años

y en el 2004, estos montos se igualarán; es decir, desde esa fecha, los jóvenes comenzaran a ser reemplazados por los viejos.

En el caso de la comuna de Santiago, el Censo de 1992 evidenció un porcentaje para la comuna de Santiago cercano al 17.1% que corresponde a 39.560 personas mayores de 60 años Este porcentaje supera el promedio Nacional que se sitúa en el 10% y le otorga a la comuna la característica de envejecida"²⁴

Por otro lado, la población peruana se ha incrementado en algunas zonas del sector, requiriendo centros de integración y residencia para evitar el asinamiento actual, demostrado en el terremoto del 2010.

Un tercer elemento es que la comuna recibe una población flotante considerable, especialmente debido al uso de universidades, recintos educacionales, culturales, recreativos, laborales y administrativo-políticos. Este sector requiere equipamiento y conectividad eficiente para mantener los niveles de ocupación actuales.

Problemas detectados.

Según el Atlas Comunal 2004 publicado por la Municipalidad de Santiago, los principales focos a superar son los siguientes:

23.-ILUSTRE MUNICIPALIDAD DE SANTIAGO, **ATLAS COMUNAL 2004**, www.municipalidaddesantiago.cl

24.- ibid.

25.- ibid.

1.- Accesibilidad a la comuna de Santiago, lo que implica una pérdida de competitividad de esta.

Las sugerencias del mismo documento se refieren a la mejora de la red vial estructurante, pensando en la escala metropolitana.

2.- Contaminación del aire. Y aunque se reconoce que el problema trasciende a la comuna se sugieren estrategias de ordenación territorial adecuadas para superar esta problemática.

3.- Seguridad ciudadana. Aunque comparativamente a otras grandes ciudades no supera la media.

*"En estos tres casos la respuesta debe venir desde una perspectiva metropolitana que valore la función del centro y contribuya a realzar su rol y jerarquía. Se hace necesario entonces contar con una visión de ciudad, con una estrategia de desarrollo y con una gran modalidad de gobierno metropolitano capaz de impulsar las tareas claves y de conducir a esta ciudad hacia un nuevo destino"*²⁴

Estrategias planteadas por la comuna.

En el documento Estrategias 2008, publicado en la web de la Municipalidad de Santiago, se establecen algunas directrices para el mejoramiento de la comuna, entre las que destacamos la que implica Ordenar el Funcionamiento de las Actividades de Comercio Establecido

Esto a través de un ordenamiento de las actividades económicas realizadas en la vía pública.

Finalmente, se cita el siguiente texto:

"Algunas de las razones que explican este fenómeno son (a) la ausencia de políticas urbanas y la falta de una visión de ciudad que sus actores principales y el gobierno hubieran hecho propias; (b) la ausencia de un gobierno metropolitano, o al menos de una instancia de coordinación intermunicipal; (c) el desarrollo no planificado de la expansión de la ciudad, en el cual el sector público desempeña un papel principal a través de la ejecución de programas de vivienda social; (d) **el desinterés manifiesto por el patrimonio acumulado en las áreas centrales de la ciudad en términos de inversiones en edificios, infraestructura y servicios**; (e) la invasión del espacio público por el comercio informal; (f) **la proliferación de sitios baldíos o eriazos**; (g) **las dificultades crecientes de accesibilidad al centro de la ciudad**; y (h) la mezcla excesiva de usos de suelo que compitan bajo el principio de la "ley del más fuerte".

"Son razones que se conjugan para ir condicionando un proceso de causación acumulativa de deterioro que se manifiesta en la misma pérdida de población; el deterioro y la pérdida del stock edificado; el crecimiento de funciones no residenciales (como industrias, talleres y bodegas) y la falta de control de los impactos adversos que éstas generan sobre el entorno; la creciente contaminación y la dificultad de acceso al centro de la ciudad."²⁵

FUENTE DE IMAGENES PARTE III.4

- 1.- Imagen de Google Earth
- 2.- Sitio web Autopista Central
- 3- 6.- Imágenes de Google Earth intervenidas por Leonardo Cortés
- 7 -9.- Imágenes de Autocad modificadas por Leonardo Cortés
- 10.- GARRETON JAIME; **“El Urbanismo en Chile, Conquista y Colonia”** ediciones Universidad de Concepción. 1997, en: Desarrollo Histórico de Santiago, Francisca Ianiszewski)
- 11.- Luciano Ojeda. La periferia de la ciudad hacia 1600 en "La ciudad".
EN <http://www.culturamapocho.cl/index.php?s=capachos>
- 12.- De Ramón 2000, pp. 90, en: Desarrollo Histórico de Santiago, Francisca Ianiszewski
- 13-14.-Imágenes modificadas de Google Earth por Leonardo Cortés
- 15.- Revista Habitat de la Universidad de Concepción
www.habitat.aq.upm.es/boletin/n42
- 16.- DE RAMON, ARMANDO. **“Santiago de Chile, 1541-1991: Historia de una sociedad urbana”**. p.53, Editorial Su.damericana, Chile, 2000.
- 17-18.-ANÁLISIS MORFOLOGICO DE MANZANAS NS. ESTADO ANTERIOR A LA TRINCHERA
Elaborado en base a Sección 6 - Sección 7 CATASTRO MUNICIPAL DE SANTIAGO 1939.
DOCTEC. Ilustre Municipalidad de Santiago. Agosto 2007

FUENTE DE IMAGENES CATASTRO

- 1-20 Fotografías de Francisco Pereda Beuchat