


**La conformación de Plaza Baquedano
como nueva centralidad en Santiago de Chile.
Infraestructuras, cambios urbanísticos y modernización, 1890-1945**

**The formation of Baquedano Square
as a new centrality in Santiago, Chile.
Infrastructure, urban changes, and modernization, 1890-1945**

Castillo-Fernández, Simón
Universidad Central de Chile
Centro de Investigaciones Arquitectónicas, Urbanísticas y del Paisaje, Chile
simon.castillo@ucentral.cl

 <https://orcid.org/0000-0002-8405-7543>

Mardones-Peñaloza, Marcelo
Universidad Diego Portales, Escuela de Historia, Chile
marcelo.mardones@mail.udp.cl

 <https://orcid.org/0000-0001-7401-8797>

Resumen

El artículo analiza las transformaciones de la Plaza Baquedano en Santiago de Chile desde fines del siglo XIX, destacando su evolución de límite territorial a nodo estratégico y nueva centralidad urbana durante las primeras décadas del siglo XX. Desde una perspectiva historiográfica, se sostiene que este cambio se consolidó mediante la instalación de infraestructuras como sistemas sanitarios, viales, de transporte y áreas verdes, reflejando un proceso sostenido de modernización material que transformó tanto la plaza como su

entorno inmediato. El estudio se centra en la interacción y el recambio entre las infraestructuras de transporte, representadas por el Ferrocarril del Llano del Maipo, y las áreas verdes, impulsadas por la inauguración del Parque Forestal en 1900, lo que evidencia cómo la superposición de las infraestructuras verdes sobre las ferroviarias marcó la hegemonía de los nuevos discursos urbanísticos y las necesidades políticas de la época. Este proceso culminó con hitos como la demolición de la Estación Providencia y la inauguración del Parque Bustamante en 1945, consolidando un espacio renovado. Desde esta perspectiva, la investigación busca aportar una comprensión más profunda de los cambios infraestructurales que hicieron posible que la Plaza Baquedano se consolidara como una centralidad urbana clave en un Santiago en vías de metropolización y modernización.

Palabras clave: infraestructura verde, ferrocarril, modernización urbana, centralidad.

Abstract

The article analyzes the changes of Plaza Baquedano in Santiago, Chile, from the late 19th century, highlighting its evolution from a territorial boundary to a strategic node and new urban center during the early decades of the 20th century. From a historiographical perspective, it argues that this change was consolidated through the installation of infrastructures such as sanitation systems, roads, transportation networks, and green areas, reflecting a sustained process of material modernization that transformed both the plaza and its immediate surroundings. The study focuses on the interaction and replacement between transportation infrastructures, represented by the Llano del Maipo Railway, and green spaces, driven by the inauguration of the Forest Park in 1900, demonstrating how the overlapping of green infrastructures over railway ones marked the dominance of new urban discourses and the political needs of the time. This process culminated in milestones such as the demolition of the Providencia station and the opening of Bustamante Park in 1945, consolidating a renewed urban space. From this perspective, the research

seeks to provide a deeper understanding of the infrastructural changes that allowed Plaza Baquedano to become a key urban center in a Santiago undergoing metropolitan growth and modernization.

Keywords: green infrastructure, railway, urban modernization, centrality.

Recibido: 3 de septiembre de 2024 - **Aceptado:** 30 de noviembre de 2024

1. Introducción: del suburbio a la integración de la trama urbana mediante infraestructura verde

La Plaza Baquedano de Santiago de Chile ha sido un punto de profundas transformaciones materiales desde la última década del siglo XIX, cuando en su entorno comenzaron a converger proyectos infraestructurales propios del tránsito hacia una ciudad de masas (Almandoz 2018; Romero 2010). Mediante una revisión histórica hacia algunas operaciones urbanísticas ocurridas en el lugar, la propuesta busca observar cómo las agendas modernizadoras del periodo se manifiestan en cambios a las funciones y el paisaje del sector, cambios a su vez alentados por nuevos modelos políticos y de ocupación del territorio.

La instalación de infraestructuras de transporte, la consolidación vial hacia el oriente y el desarrollo sostenido de áreas verdes en su entorno provocaron así el surgimiento de una nueva centralidad urbana, evidencia además de cómo la expansión provocó cambios de consideración en la ciudad. En general, este proceso, ocurrido a partir de finales del siglo XIX, ha sido escasamente atendido por la historiografía urbana local, aunque se han desarrollado algunas investigaciones acerca de los parques públicos, el rol del Estado y el crecimiento de barrios y subcentros en el siglo XIX (Gross, 1985; De Ramón, 2000; Montealegre, 2016; 2021).

A nivel regional, la implementación histórica de las centralidades percibidas como proceso

central para la conformación de ciudades latinoamericanas de escala metropolitana, tuvo en elementos infraestructurales como parques o estaciones ferroviarias herramientas claves para apuntalar el desarrollo urbano (Gorelik 1998; Montealegre 2023; Ramón 2007). Al respecto, desde la década de 1970 en adelante, la literatura acerca de estos procesos ha destacado el rol crucial de dichos artefactos en la modernización y consolidación de las ciudades-capitales a partir del último tercio del siglo XIX, así como de aquellas urbes portuarias de primer orden a escala subcontinental, remarcando su rol articulador entre los principios urbanísticos de Europa y Estados Unidos, y su expresión híbrida en el territorio latinoamericano (Almandoz, 2002; Hardoy, 1987; Romero, 2010; Silvestri y Gorelik, 1991). Comprendiendo a las modernizaciones como un ámbito donde las transformaciones materiales son fundamentales, los centros cívicos, o mejor dicho, las plazas monumentales que servían de remate o de apertura/cierre a algunos puntos de la ciudad, fijaron un diseño, imagen y sentido particulares. La Plaza Baquedano, por su denso patrimonio cultural material e inmaterial, da cuenta

de esas cualidades formales e identitarias (Orozco, 2018). Nos parece así que se trata de un *espacio público*, esto es, de una interacción entre forma y política, donde el territorio es intervenido por herramientas urbanísticas específicas para la producción de los espacios, que forjan en determinada medida el sentido de estos, pero que no pueden ser comprendidos sin las prácticas sociales (Gorelik, 1998: 273).

De acuerdo a esto, el artículo persigue aportar no solo un relato sobre los recambios infraestructurales que se verifican en el sector de Plaza Baquedano, sino una reflexión respecto a cómo las transformaciones urbanas del lugar influyen en la conformación de nuevas dinámicas espaciales en Santiago de Chile. Proponemos así un cruce entre historia urbanística e historia urbana, donde los cambios disciplinares representados por la expansión de las infraestructuras verdes como hito del urbanismo moderno marca a la vez la irrupción de un nuevo modelo de desarrollo territorial, que se manifestará con especial fuerza hacia el oriente de este sector. En él, la dimensión verde que se venía transfiriendo en términos de nuevas ideas sobre la ciudad, sobre todo

aquella relacionada a la adaptación local del modelo de ciudad jardín de Ebenezer Howard, cuya influencia ha sido ámbito de diversos trabajos desde la historiografía nacional e internacional relacionada al tema (Hall, 2013: 98-105; Palmer, 1984: 1-11), va a encontrar en estas transformaciones un impulso para su adopción. En esa línea, el artículo busca entender cómo un proceso de urbanización de escala local marcado por los recambios infraestructurales da cuenta de transformaciones en la ciudad y en la comprensión de la misma, que llevan adelante tanto cuadros técnicos como el ámbito político y la opinión pública durante este periodo, en línea a lo propuesto por Macarena Ibarra (2021: 342) como objeto de estudio central de la historiografía urbana, en específico las infraestructuras.

De acuerdo a lo antes señalado, nos preguntamos: ¿cómo se conformó un espacio nodal en el centro de Santiago de Chile en el tránsito del siglo XIX al XX? ¿Qué rol cumplieron las infraestructuras verdes y ferroviarias en la transformación material de la Plaza Baquedano? ¿Cómo se produjo el recambio de dichas infraestructuras y cómo estas operaciones

modificaron el lugar hasta consolidar su función de centralidad urbana? A partir de esas interrogantes, postulamos que Plaza Baquedano actuó como un punto articulador en la proyección urbana hacia el oriente de la ciudad. Este lugar pasó de ser límite territorial a integrarse en la trama consolidada de la capital chilena —al punto de constituir una emergente centralidad— mediante la instalación de diversas infraestructuras en su entorno, como las sanitarias, viales, de transporte y áreas verdes. Esto evidenció una modernización urbana progresiva y persistente de dicho espacio, entendido este proceso acá, según las propuestas de Almandoz (2018: 19-29), respecto al impacto en las ciudades latinoamericanas de los reposicionamientos a escala global de los países de la región en la economía mundo y sus cambios políticos y socioculturales, manifestadas en las llamadas «ciudades burguesas» (Romero, 2010: 247). Esto impactó en la morfología, el paisaje y las funciones del sector, y cuyas influencias iban más allá del área inmediata a la plaza hasta gravitar en escalas mayores de la ciudad. Siguiendo la convivencia y recambios de dos intervenciones materiales: las de transporte

con la instalación del Ferrocarril del Llano del Maipo, y las verdes, surgidas desde la inauguración del Parque Forestal el año 1900, planteamos que dichas intervenciones moldearon un espacio urbano nuevo, donde la consolidación de la infraestructura verde sobre la ferroviaria demostró la hegemonía de los nuevos discursos sobre ciudad y sus necesidades, proceso marcado por la demolición de la Estación Providencia y la entrega del Parque Bustamante en 1945.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, el objetivo general de este artículo es revisar los principales proyectos urbanísticos orientados al desarrollo infraestructural de Plaza Baquedano y sus alrededores durante el período 1890-1945. Al concentrar operaciones complejas y, muchas veces, contrapuestas en su forma y funciones, hemos establecido dos objetivos específicos: primero, comprender cuáles fueron los impactos en el entorno de la antigua Plaza Colón con la instalación de la Estación Providencia y la ulterior modificación del sector para originar la Plaza Italia, y posteriormente, la Plaza Baquedano. En segundo lugar, establecer cómo se desarrolló

la discusión en torno a la ciudad futura y la posterior materialización de recambios infraestructurales en el lugar, marcado por la hegemonía de las áreas verdes por sobre el transporte ferroviario, así como sus eventuales impactos en la expansión urbana.

Con relación a esto, el artículo propone que el encuentro del Camino de Cintura Oriente con la Alameda de las Delicias —la gran vía estructurante capitalina y que desde este lugar se proyectaba hacia el oriente desde el camino hacia Las Condes— comenzó a experimentar importantes cambios relevantes en su entorno por la instalación de infraestructuras de transporte y, posteriormente, otras de áreas verdes, generando no solo una renovación de su paisaje y funciones, sino también un soporte para consolidar el proceso de expansión de la ciudad hacia el sector oriente, atrayendo inversión pública y también a los grupos medios altos que comenzaban a migrar del centro histórico de la capital chilena (de Ramón 2007: 205-212). Esto va a provocar el surgimiento de una nueva centralidad en el sector; asociada, principalmente, al estudio de los centros

urbanos históricos y las interacciones que se daban en él debido a la concentración del poder administrativo y simbólico en su entorno, cuando asoma la ciudad burguesa y posteriormente la de masas hacia las primeras décadas del XX, nuevos espacios se harán del atributo de urbanidad que caracteriza a estos espacios donde la posibilidad de relaciones se intensifican (Beuf, 2020: 132-133; Romero, 2010: 250-259). Aunque nos referimos a un espacio particular como el de Plaza Baquedano, el desarrollo de otras centralidades al interior de Santiago puede apreciarse también en otros dos puntos de la ciudad: los entornos de las estaciones de ferrocarriles Alameda y Mapocho. En las plazas Argentina y Venezuela, correspondientes a dichas terminales, también se conforman como áreas de encuentro y superposición de redes, además de constituirse como hitos centrales a un nivel urbano general (Basáez, 1995: 61; Sottorff, 2021: 116). Sobre estos espacios e infraestructuras debemos agregar además a la Plaza de Armas, modificada en pleno casco histórico citadino, dando origen a una diferenciación en los usos de aquel histórico punto (Atria, 2023: 219).

En estos espacios se concentran funciones y monumentos, emergen los intercambios y se convierten en hitos más allá de su espacio físico acotado, pues pasan a constituirse en referentes para toda la ciudad. En rigor, podemos ver que el surgimiento de nuevas centralidades fue un proceso recurrente en las principales ciudades latinoamericanas durante los siglos XIX y sobre todo XX (Beuf, 2020: 132-134). Aunque escapa de los objetivos planteados, se debe considerar además a este vértice como punto inicial de la Alameda y continuidad expedita de la misma hacia el oriente desde inicios del siglo XX, sobrepasando así los límites del decimonónico Camino de Cintura (Bannen, 2017: 175-177; De Ramón, 1985: 244; De Ramón, 2000: 183). Aunque por objetivos hemos descartado profundizar en el tema, Plaza Baquedano es también un punto de concentración vial que ve irrumpir infraestructuras en función a los cambios al transporte y la motorización durante el periodo histórico que aborda el artículo, cuestión que tiene además directa incidencia en el impulso político al recambio de obras manifestadas claramente con el retiro del ferrocarril del sector (Errázuriz, 2010).

Sostenemos que el atributo de centralidad que desarrollan estos puntos al interior de la ciudad no solo se refleja como diversos flujos que convergen en un lugar y desde ahí se redistribuyen. También son espacios de convergencia para redes e infraestructuras, las que son reflejo de agendas políticas particulares para la modernización urbana de la capital chilena. El recambio infraestructural puede ser leído como operaciones que manifiestan recambios de paradigmas mediante nuevas concepciones urbanísticas asociadas a las transferencias de ideas sobre la ciudad a nivel latinoamericano (Almandoz, 2002, 2018; Hardoy, 1987; Ramón, 2007). En ese proceso, Plaza Baquedano asumió un carácter de ejemplo por ser objeto de intervenciones durante diversos momentos políticos y proyectos de desarrollo del país, manifestando así una continua superposición de obras en dicho punto. El encuentro y la posterior sustitución en su entorno de infraestructuras de transporte ferroviarios por un sistema de áreas verdes, como buscamos atender en esta propuesta, refleja de este modo tanto cambios morfológicos, funciones y del paisaje urbano, pero también transformaciones políticas y

disciplinarias propias del periodo (Pérez y Rosas 2002; Gross 1985, 1990; Vyhmeister 2019).

Para entender mejor este proceso de transformación urbana es preciso explicitar algunas definiciones teóricas. La propuesta entiende acá como infraestructuras a diversos soportes materiales de sistemas que median entre la sociedad y su entorno, los que además, dada su naturaleza tecnológica, requieren de conocimientos humanos, relevando así su estructuración tanto en la organización social como en el espacio. Por ello, sus transformaciones afectan al espacio en diversas escalas. No menos relevante es su capacidad de movilizar recursos materiales y financieros, además de esfuerzos políticos o sociales para su materialización (Zunino, Gruschetsky y Piglia, 2021: 9). Decisiones, diseño y construcción de dichas infraestructuras son motivo así de discusión pública, especialmente cuando son múltiples los actores involucrados, como suele ocurrir en los entornos urbanos. Ello, sobre todo, en un intento por comprender de qué forma estas influyeron en nuevas funciones sobre el espacio particular, marcada por actividades

logísticas para la organización de los diversos flujos que comenzaron a emplazar en el sector (Guajardo, 2023: 4-6). Al concentrarnos en este artículo en infraestructuras de transporte como el ferrocarril y otras denominadas verdes, hacemos referencias a dos temas que han tenido profundos desarrollos desde el urbanismo, la geografía urbana, los estudios del paisaje y la historia urbana; bajo este último campo disciplinar, algunas referencias generales ayudan a comprender mejor los procesos de transformación de la ciudad bajo la premisa de los recambios tecnológicos y de prioridades políticas materializadas en estos procesos, como también algunas precisiones respecto a la incorporación a la historia de la urbanística de la noción de área verde, partiendo desde una idea de salud pública e higiene en el siglo XIX a otras más contemporáneas referidas a la recreación, la sustentabilidad y los esfuerzos por morigerar los efectos del cambio climático. Esto, comprendiendo tanto espacios menores como plazas a los parques urbanos de mayor tamaño, que se encuentren integrados a la estructura de la ciudad (Benedict y McMahan, 2002; Capel, 2011; Reyes-Paecke, 2019).

A modo de estado de la cuestión, la literatura sobre este sector de la ciudad se ha visto renovada a partir de los sucesos de octubre del 2019, cuando la plaza y el monumento al general Baquedano, que le había dado su denominación oficial durante la dictadura del coronel Carlos Ibáñez en 1928, se transformaron en el escenario central del estallido social. El interés desde las ciencias sociales y los estudios culturales y del patrimonio han dado nuevas lecturas a este espacio (Matus, Ibarra, Méndez, 2023). Hasta entonces, las principales investigaciones habían estado marcadas por la hegemonía del urbanismo y la arquitectura, disciplinas que además le han dado un rol preponderante ante la ya señalada expansión urbana que se realizó hacia el sector oriente de Santiago, sobre todo en las primeras décadas del siglo XX (Cáceres, 1995: 43; Pérez, 2017: 45; Pérez y Rosas, 2002: 127; Pizzi, 2010: 86-95), marcadas por la coexistencia de diversos proyectos de parques públicos, influyendo en una constante renovación de la plaza —designada desde 1910 como Italia y rebautizada tras una serie de modificaciones con el nombre de Baquedano en 1928—, que actuó de hecho como una suerte de punta de

lanza arbórea hacia el oriente y que se materializó a fines del periodo de estudio en los nuevos parques Japonés y Bustamante (Gross, De Ramón, Vial, 1984: 123 y 135).

La historiografía urbana no ha prestado una atención particular sobre el área de la Plaza Baquedano, pese al lugar preponderante que dicho punto alcanzó en los diversos planes de transformación de la capital: desde el de Vicuña Mackenna en 1872 hasta las propuestas urbanísticas de Karl Brunner, levantadas desde fines de la década de 1920 y la de 1930, y las que marcaron la trama urbana de Santiago y definieron la *forma urbis*. En este sentido, nuestro texto busca contribuir desde la historiografía urbana al desarrollo de un espacio cuya escala específica no limita su área de influencia; para ello, nuestra estrategia metodológica parte por un entrecruce de fuentes técnicas, burocráticas, políticas y de opinión pública a través de diarios y magazines. Fundamental será además el trabajo con planos y fuentes fotográficas, aportando una definición más clara de la configuración espacial indagada. De esta manera, buscamos no solo reconstruir algunas características morfológicas del lugar,

sino también las lógicas políticas y urbanísticas que toman las decisiones respecto del mismo (Martínez Delgado, 2021: 49). La relevancia de la fotografía como fuente para la historiografía urbana ha sido un tema que ha concentrado profundamente la atención durante el último periodo, considerando la necesidad de establecer ciertos criterios metodológicos y lecturas cruzadas a la misma mediante otras fuentes, comprendiendo, además, análisis de clase y otras revisiones teóricas relativas a la naturaleza de la imagen y sus implicancias para la construcción del relato histórico (Martínez Delgado, 2020: 17-20; Monteiro, 2006: 15-17). Aunque este trabajo se plantea como una investigación de carácter exploratorio sobre un tema de mucho mayor calado, como el impacto de las infraestructuras en el entorno de la ciudad y cómo la historiografía urbana debería abordar el tema, consideramos que puede servir como proyección para nuevas preguntas que permitan un desarrollo más acabado sobre algunos de los diversos temas que acá se plantean.

2. La plaza y el tren en la proyección hacia el oriente (1891-1910)

Hacia fines del siglo XIX, los límites delimitados por el intendente Benjamín Vicuña Mackenna en 1872 para la ciudad de Santiago comenzaron a verse desbordados por un sostenido proceso de urbanización, cuyo ritmo de crecimiento se aceleró durante las décadas siguientes (de Ramón, 2000: 184-185). Las avenidas que conformaban el llamado Camino de Cintura, sistema vial que rodeaba el área central y dividía la *ciudad propia* de los suburbios siguiendo la propuesta del mismo Benjamín Vicuña Mackenna en su ambicioso plan de transformación para la capital chilena (Vicuña Mackenna, 1872: 18-19), comenzaron a experimentar una creciente presión hacia sus extrarradios que comenzó a modificar de forma notoria los límites urbanos en los albores del siglo XX (Cataldo, 1985: 1-4). Este proceso era alentado por el crecimiento de la población —que había alcanzado los 130 mil habitantes al despuntar la década de 1870— y la necesidad de habitación para sectores medios y populares. Ya en el siglo XX, desde la década de 1920 se advirtió una intensa

actividad inmobiliaria, la que encontró en la promoción de poblaciones obreras una pingüe fuente de ingresos, siendo uno de los principales motores del crecimiento urbano hacia las nuevas periferias (Castillo y Vila, 2022: 19-35).

Este crecimiento tuvo un carácter diferenciado en el sector oriente del Camino de Cintura, que experimentó una expansión dispersa en las chacras del sector y sobre un par de vías estructurantes —las actuales avenidas Providencia e Irarrázaval— que conectaban al centro histórico con los poblados precordilleranos. Solo desde la última década del XIX se vería la conformación de algunas poblaciones que denotaban incipientes tramas urbanas, fomentadas por la división administrativa surgida con la promulgación de la ley de comuna autónoma en 1891, que determinó la creación de la comuna de Ñuñoa, de la cual unos años después se desgajó el municipio de Providencia (de Ramón, 1985: 224-225; 2000: 190). La consolidación más tardía de la urbanización en comparación a otros sectores de Santiago se explicaba por diversos factores: desde la propiedad eclesiástica de

amplios paños —que incluían templos, hospitales y tierras agrícolas—, como también su preservación ante la expansión temprana para generar un reservorio ecológico para la élite, considerando sus buenas condiciones de ventilación, mayor altura y baja densidad poblacional, hecho aprovechado por los grupos medios y altos una vez concretada su migración interna desde el centro de la ciudad hacia el oriente (León Echaiz, 1975: 90-92; de Ramón, 1985: 276-281; Recabarren, 2008).

El impulso para la expansión al oriente de Santiago comenzó a verse jalonado además por diversas actividades productivas: durante el siglo XIX, la explotación minera desde áreas como Las Condes —en particular la mina de Los Bronces— y una amplia producción agrícola, que incluía además molinos y curtidurías, venían dinamizando las redes económicas de la zona (De Ramón, 1985: 279; León Echaiz, 1975: 138-145; Palmer, 1984: 24). En el paso al XX, este escenario se había ampliado a una prolífica actividad fabril, que incluía grandes establecimientos como la fábrica de cerveza de Gluber y Cousiño ubicada en la ribera sur del río Mapocho en su intersección con el

canal San Carlos. Otros establecimientos, además de bodegas y edificaciones logísticas, se ubicaron en las cercanías de la línea del Ferrocarril del Llano del Maipo, puesto en servicio el año 1891 y que circulaba por un trazado de 21,7 kilómetros hasta la terminal instalada en el inicio del camino a Las Condes, punto central del nuevo espacio (De Ramón, 1985: 241; Titus, 1910: 146-147).

Sin duda, la actual Plaza Baquedano tuvo un acontecimiento específico que promovió su panorama morfológico. En efecto, la inauguración de la terminal ferroviaria del Llano del Maipo, una vez puesta en servicio la línea férrea que conectaba la capital con los terrenos cercanos al río Maipo en octubre de 1891, fue un hito urbano en varios sentidos. Aunque el sector no era ajeno a la presencia de obras de importancia, considerando la construcción durante el periodo colonial de tajamares en la ribera adyacente a la actual plaza para encauzar el río Mapocho, así como también de las llamadas «Cajitas de agua», para la distribución y el decantamiento de las aguas residuales, según algunos autores (de Ramón, 1985: 241), la presencia de una

infraestructura de transportes propia del siglo XIX comenzó a modificar las lógicas espaciales del lugar. Al favorecer el tránsito de mercaderías y operaciones logísticas en su entorno, el tren impulsó la actividad fabril y generó la construcción de nuevas instalaciones que promovieron la conformación de un nodo de transporte de cargas, pasajeros e inversiones que consolidaron su función como nueva centralidad en la proyección urbana hacia el oriente (Pérez y Rosas, 2002: 127).

En ella coincidían obras hidráulicas, sanitarias, de energía y movilidad, e incluso de áreas verdes, una necesidad particular de la ciudad burguesa latinoamericana de José Luis Romero, ávida por imitar sus referencias culturales europeas mediante la figura del parque (Romero, 2010: 249). En tal sentido, cabe recordar que las operaciones urbanísticas que servían de referente técnico y horizonte cultural a las clases altas santiaguinas estaban marcadas por intervenciones como las de París y Londres, donde las principales arterias convergían en edificios que indicaban un hito urbano, a raíz de su monumentalidad e innovadores usos (Harvey, 2008: 112). Siguiendo

ese lineamiento, la inauguración hacia 1910 de una relativamente pequeña pero moderna terminal ferroviaria impulsó, en términos de transformación de la configuración espacial, el montaje de la arquitectura *beaux-arts* e historicista, diseñada de manera prolija por el arquitecto chileno Emilio Jecquier como parte de una obra financiada con aportes públicos y privados. Además, impulsó el modelo de anillo ferroviario como infraestructura para el transporte de carga y pasajeros, a través de lo que era conocida como la línea del Llano del Maipo. Ello favoreció la prevalencia de un discurso moderno asociado al ferrocarril el que, sin embargo, fue cuestionado en las siguientes décadas por otro que apuntaba a la expansión de las áreas verdes y recreacionales, hecho que marcó la fisonomía y desarrollo inmobiliario del sector en las décadas siguientes.

Los antecedentes para el desarrollo de la plaza están definidos en el plan de transformación de la ciudad presentado por el intendente Benjamín Vicuña Mackenna en 1872, definiendo al sector como uno de los vértices del Camino de Cintura. Las cuatro avenidas propuestas para el área urbana consolidada se proyectaban

como vías de circulación interna, pero también en una frontera higiénica respecto a las periferias, puesto que estas avenidas debían conformarse, según las expectativas del intendente, en bulevares arbolados atravesados por vías férreas. En cada conjunción de estas arterias, Vicuña Mackenna planteaba que se debían construir plazas de 125 metros por costado, donde rematarían también las líneas del ferrocarril (Vicuña Mackenna, 1872: 133-136). Pese a su voluntad, las obras propuestas se pospusieron por razones económicas, siendo varias de ellas demoradas por décadas, como lo fue el caso de la canalización del río Mapocho. Sin embargo, algunas de sus ideas lograron consolidarse, como la materialización del Camino de Cintura y el surgimiento, por lo menos en uno de sus vértices, del espacio público visualizado por el político urbanista. Cabe resaltar acá que su objetivo apuntaba más allá de la circulación, aspirando a la transformación material del lugar: una de las grandes críticas de Vicuña Mackenna a la capital chilena era su carencia de plazas, por lo cual su plan incluía la construcción de varias de estas: al entregar su cargo en 1875,

siete plazas estaban entregadas o próximas a inaugurarse.

Entre las últimas se encontraba la Plaza La Serena, ubicada desde 1875 sobre «el antiguo pedregal que, cruzado por canales, marcaba el punto de [...] entrada del Camino de Cintura Oriente» (Gross, De Ramón y Vial, 1984: 123), la que desde 1892 fue rebautizada como Plaza Colón, vinculando de manera directa con la Estación Providencia del Ferrocarril del Llano del Maipo. La inauguración de la línea férrea venía a consolidar una agenda modernizadora asumida desde mediados del siglo por la élite local: la puesta en servicio de la Estación Alameda en 1857, ubicada al poniente de la Cañada y punta de rieles de la vía hacia las regiones sureñas del Valle Central de Chile, incorporó a la ciudad su primera terminal de este tipo. Estas infraestructuras recogieron la impronta de un periodo que, junto con la incorporación de tecnologías para el transporte y las comunicaciones, buscaba dar al espacio urbano una imagen acorde a las expectativas de modernización de los grupos dirigentes. Al concluir las obras que conectaban a la capital con Valparaíso (1863), la infraestructura

ferroviaria quedó allegada al límite urbano oeste; de hecho, la terminal Alameda se conformó como un nuevo centro dentro de la capital chilena, no solo acogiendo a los pasajeros que llegaban al lugar, sino también por la presencia de bodegas y comercios que dinamizaron su entorno (De Ramón, 1985: 223; Fernández, 2023: 73).

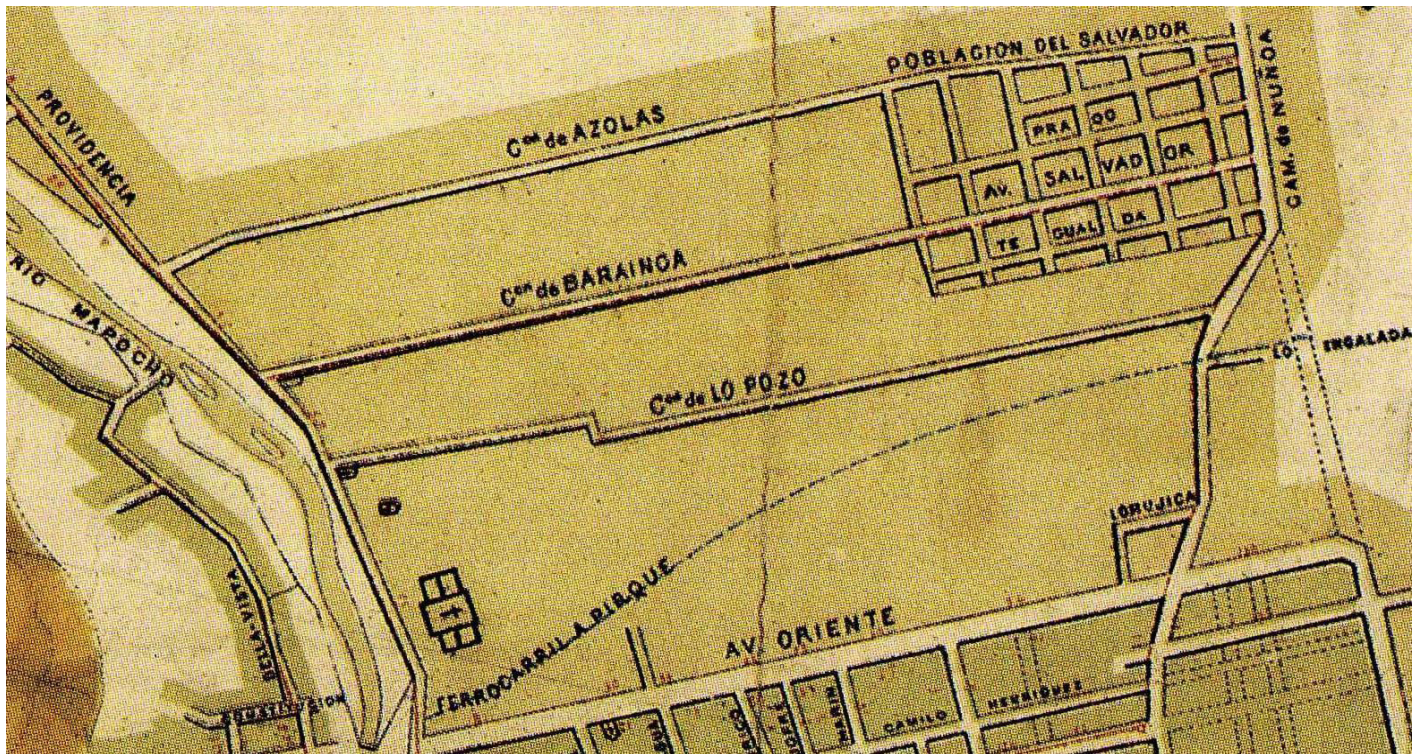
En el área oriente de Santiago, un proceso similar se generó a partir de la construcción del Ferrocarril del Llano del Maipo, inversión privada concesionada en 1889 que surgió motivada por la creciente irrigación y productividad de los terrenos agrícolas al suroriente de la ciudad, en especial en campos para la producción de vinos, industria que requería de un sistema de transporte masivo y eficiente. De hecho, tras el control inicial del ferrocarril por la familia Concha y Toro, el ferrocarril fue luego adquirido por los Subercaseaux, ambos grupos dueños de amplios viñedos y bodegas en el área (Titus, 1910: 146). La Estación Providencia inaugural se situó en un terreno con un perímetro resguardado por muros de adobe, con al menos dos galpones de estructura de madera recubiertos por planchas de

zinc, según se observa en las fotografías que Julio Bertrand tomó al sector. Era una edificación funcional y sin valor estético, pero que ofrecía protección a los pasajeros y cuyo emplazamiento favoreció la ya comentada instalación en sus alrededores de bodegas y establecimientos comerciales (imagen 1 y 2); además, la línea del ferrocarril se extendía incluso mediante un ramal por la ribera sur del río Mapocho hasta el gran establecimiento fabril de las Cervecerías Unidas, puesto en servicio en 1905 (De Ramón, 1985: 234).

Colindante con aquella vía, la Plaza Colón era un lugar altamente significativo para la infraestructura de servicios: contenía las llaves matrices del agua potable santiaguina y la cámara de distribución de las aguas del alcantarillado. Además, la plaza ya actuaba como un pivote hacia el oriente al pasar por ella las primeras líneas de tranvías a tracción animal que se internaban hacia la actual avenida Providencia desde 1873, red que aumentaría luego con el trazado que iba hacia Ñuñoa por Irarrázaval y la que se inauguró por la avenida Pedro de Valdivia en 1896; por lo menos un par de estas líneas pasaban por

la plaza (Morrison, 2013: 59). En 1910, la Plaza Colón recibió al monumento donado por la colonia italiana en Chile, como parte de las celebraciones del centenario de la independencia. La escultura, denominada «Ángel de la Victoria», representando a un ángel portando una antorcha con una mano y con la otra sosteniendo una correa que sujeta a un león, condujo a rebautizar al lugar, que sería conocido desde entonces como Plaza Italia. El pedestal fue ubicado sobre una base de baja altura con pretilos perimetrales que, pese a su sencillez, ya entregaban un espacio para la congregación y la permanencia de las personas. En términos urbanísticos, el emplazamiento del monumento de los italianos prefiguró la instalación de la posterior rotonda, a finales de la década de 1920.

Mapa 1. Trazado del Ferrocarril del Llano del Maipo entre las avenidas Providencia e Irarrázaval (Camino de Ñuñoa). Se advierte la incipiente urbanización en la zona



Fuente: Nuevo Plano de Santiago por F. Blanco E., Santiago, 1895, esc. 1:20.000.

Imagen 1. Entrada a la primera estación del Ferrocarril del Llano del Maipo, 1906



Fuente: Fotografía de Julio Bertrand Vidal. Archivo Fotográfico Biblioteca Nacional de Chile.

Imagen 2. Monumento donado por la colonia italiana, 1910. A la derecha, se observa la estructura y el ingreso al primer terminal del Ferrocarril del Llano del Maipo



Fuente: Archivo Fotográfico Dirección de Arquitectura, MOP.

La instalación del nuevo terminal en Providencia operó hacia el sur en directa vinculación con la avenida Vicuña Mackenna, donde se instaló numeroso comercio, algunos de cuyos patios recibían mercadería. En cambio, hacia el oriente aún primaban —entre el río Mapocho y la avenida Irarrázaval— las chacras con su producción agrícola y numerosas propiedades eclesiásticas, como el Seminario Conciliar, con frente a la av. Providencia, las que en cierto modo limitaban la subdivisión y con ello el desarrollo inmobiliario más intenso en el sector oriente de la ciudad (De Ramón, 2007: 209). En ese panorama, las celebraciones del centenario de la Independencia en 1910 impulsaron una agenda que trajo cambios profundos en la fisonomía del lugar, en particular, y del área oriente de la capital, en general. El levantamiento de una ambiciosa agenda urbana marcada por las obras públicas, vino a consolidar las transformaciones en el entorno de la ahora rebautizada como Plaza Italia. De estos trabajos, uno de los más relevantes para el lugar fueron las desarrolladas con relación a consolidar otro anhelo de Vicuña Mackenna: la construcción de un anillo ferroviario en torno al límite municipal.

Denominado como Ferrocarril de Circunvalación, el proyecto contemplaba la habilitación de una serie de ramales que, partiendo en la línea que se extendía desde la Estación Alameda hacia el sur, se proyectaba por el sur del territorio municipal, mientras que en el oriente sus rieles se engarzaban y corrían paralelos a los del Llano del Maipo. En el área norte de Santiago, paralelo a la ribera del río, surgía un trayecto desde el paradero de Yungay hasta las inmediaciones del Mercado Municipal; las obras incluían, además, la construcción de una serie de estaciones de carga para el acopio y distribución de mercadería, lo que definió profundamente la funcionalidad de los barrios donde estas terminales se instalaron. Hacia la zona sur de la ciudad, las estaciones San Diego y Ñuñoa-Santa Elena fueron terminales destinadas principalmente a las operaciones del matadero municipal y de las numerosas plantaciones de vides para la producción de mostos que se encontraban en las inmediaciones del límite comunal de Santiago (Mardones, 2021: 30-36). Hasta la década del treinta, el funcionamiento de la infraestructura ferroviaria actuó como una suerte de barrera para la integración plena de la comuna de Providencia, como queda de manifiesto en la siguiente imagen:

Aunque las obras del Ferrocarril de Circunvalación se venían realizando desde la última década del XIX, las celebraciones del centenario impulsaron la construcción de dos nuevos terminales ferroviarios: las estaciones Mapocho y Providencia. Ambos edificios fueron diseñados por Emilio Jéquier, arquitecto chileno de origen francés con estudios en la afamada Escuela de Bellas Artes de París (o Escuela de *Beaux-Arts*). Fue ganador, además, del concurso para la construcción del Palacio de Bellas Artes, otra obra emblemática del periodo y que le hizo gozar de un gran prestigio en el medio nacional (Pérez, 2016: 55-59; Pérez y Muñoz, 2021: 110). Las estaciones, de una escala notoriamente monumental para los sectores donde fueron emplazadas, se diseñaron considerando la necesidad de descongestionar los servicios de pasajeros desde la terminal Alameda. Esto ocurría en particular con la Estación Mapocho, recibiendo los viajeros desde Valparaíso y Argentina, por la vía del Ferrocarril Trasandino, de ahí sus proporciones notables (Castillo, 2014: 280-281). En cuanto al terminal Providencia y su entorno, la inauguración del monumento donado por la colonia italiana en 1910—y que

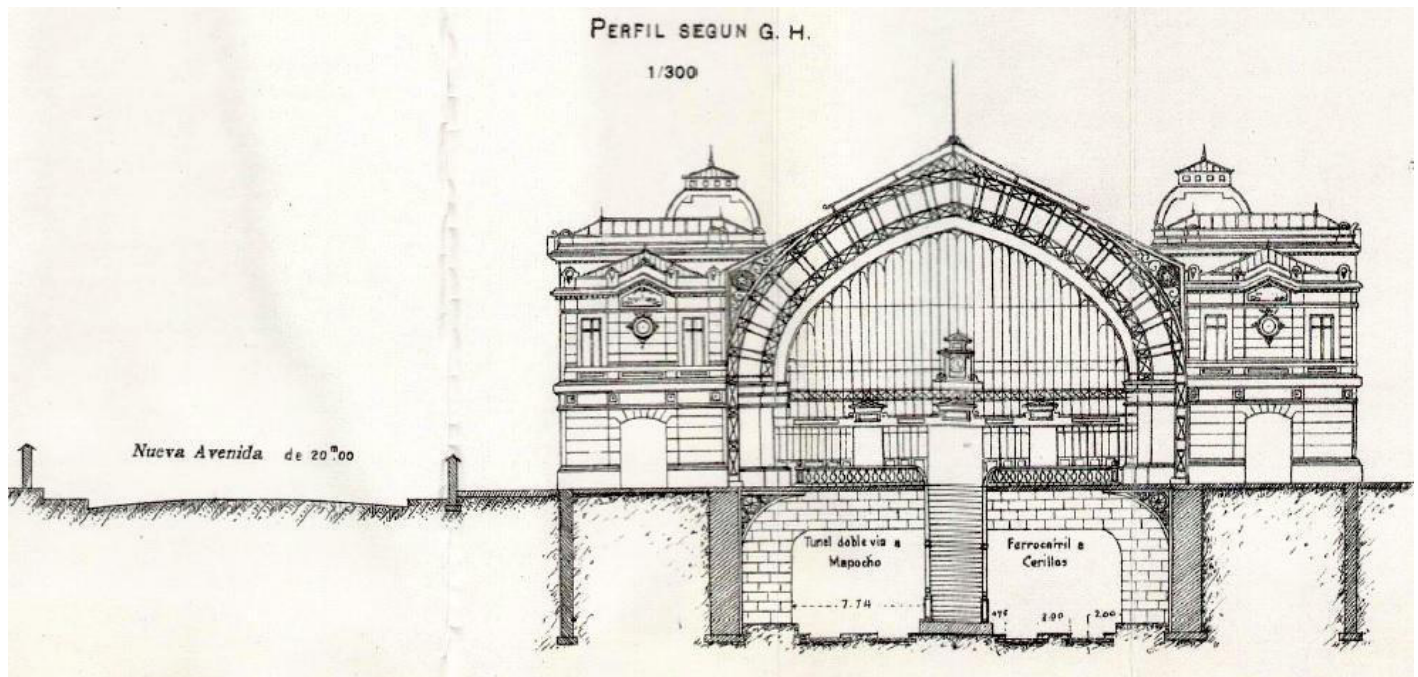
llevó a rebautizar el lugar como Plaza Italia— fue asimismo una forma de remarcar la nueva centralidad emergente en una ciudad donde lo urbano y lo rural se confundían con facilidad.

Imagen 3. Estación Providencia, 1915. Tarjeta postal de autor desconocido



Fuente: Colección MHN.

Plano 1. Perfil de la Estación Providencia según proyecto de consolidación del Ferrocarril de Circunvalación; se aprecian los túneles no concretados de proyección hacia la Estación Mapocho y el ferrocarril a Cerrillos, así como una ancha avenida al oriente de la terminal, 1915



Fuente: Fondo Ministerio de Fomento, ARNAD, volumen 16.

La Estación Providencia, aunque de un tamaño menor a la Mapocho, respondía también al lenguaje neoclásico predominante en la arquitectura pública de Jéquier, además de sus similitudes constructivas, como el uso del hierro, el vidrio y el hormigón en una forma triangular y apuntada, con una nave interior menos sofisticada que la Estación Mapocho, pero con una elegancia expresada en una forma que intentaba homologar la de la cordillera, cuya marca era plenamente visible en un Santiago oriente sin edificaciones en altura (Hidalgo, 2021: 151-152). Las inversiones que justificaban su monumentalidad no estaban relacionadas con la actividad de carga, principal uso que tenía la línea, sino en su proyección como una posible nueva terminal internacional ante la proyectada segunda vía transandina por el Cajón del Maipo que finalmente nunca se construyó. Además, la nueva estación debía estar conectada con la Estación Mapocho mediante un túnel que debía ser trazado bajo el Parque Forestal, obra que tampoco se concretó por las aprensiones técnicas de llevar una infraestructura subterránea de la cual no había aún experiencia constructiva en el

país y las posibles afectaciones sobre un área verde recientemente inaugurada.

La estación, cuyas obras de construcción se iniciaron hacia 1907, se puso finalmente en servicio el año 1910. Aunque era un edificio realizado con recursos públicos, compartía espacio con las vías del Ferrocarril del Llano del Maipo, de propiedad particular, reflejo de la simbiosis entre intereses privados y obras públicas propias del período oligárquico que caracterizaba a la política nacional. La decisión de construir una pieza de tales características se asentaba en dos premisas: la ya mencionada posibilidad de trazar una segunda vía transcorderana por el Cajón del Maipo, la que tenía importancias tanto comerciales y del transporte de pasajeros, como también intereses estratégicos del Ejército en su hipótesis de un posible conflicto bélico con Argentina. Considerando la puesta en servicio del tren militar entre Puente Alto y el sector de El Volcán, dicho interés tenía una directa relación con los servicios logísticos que el ferrocarril podía entregar en caso de guerra (Castillo, Mardones y Vila, 2022: 12).

Pero más allá de las proyecciones del edificio ferroviario, el entorno del mismo era un área consolidada como nodo urbano en pleno sentido. Una crónica periodística daba cuenta de este proceso cuando señalaba que:

«[...] por la Estación Providencia llega y sale gran cantidad de carga que se transporta íntegramente por esa plaza: por ella pasan también esas interminables filas de grandes carretones de la Compañía Cervecera, los camiones que traen los minerales de Las Condes y cuando vehículos hay en los fondos del sector Nor-Oriente de Santiago» (*La Nación*, 1 de septiembre de 1927: 17).

Esta relevancia para las actividades económicas y para la proyección hacia el área aún no ocupada plenamente de los faldeos cordilleranos es lo que va a ponerla en el foco constante de técnicos y políticos, que proyectaron en su espacio algunos de los proyectos de modernización urbana más característicos del periodo.

3. Plaza y parques: redes e infraestructura forestal urbana (1910-1928)

En ese escenario, la Estación Providencia consolidó la nueva centralidad oriente, considerando las actividades comerciales y creciente relevancia como punto de interconexión entre medios de transporte, hecho marcado por la extensión hacia el sector de líneas del sistema de tranvías eléctricos puestos en servicio el año 1900. Las vías electrificadas pronto se extendieron más allá del Camino de Cintura Oriente: el sostenido crecimiento de población se manifestó en nuevas urbanizaciones para grupos medios altos desarrolladas mientras se extendía la red tranviaria, como sucedió primero en 1906, cuando el recorrido que iba hacia Ñuñoa por avenida Irarrázaval fue la primera en ser electrificada. A esta le siguió, en 1912, una línea instalada por avenida Pedro de Valdivia, donde diversos proyectos inmobiliarios siguieron al trazado de las vías propulsadas por la nueva fuente de energía (Morrison, 2013: 65-69).

Imagen 4. Plaza Italia con vehículos de transporte público en su entorno



Fuente: Colección Francisco Elías Calaguala Almendro, 1926, Archivo Enterreno. Disponible en web <https://encr.pw/2h4H0>. Reconocimiento - No Comercial (by-nc).

Estos nuevos recorridos encontraron en Plaza Italia un punto de intercambio entre usuarios de diversos medios de transporte, desde aquellos destinados a la movilización de pasajeros como el ferrocarril y los tranvías, además de los vehículos de tracción animal que hacían buena parte de la distribución de los productos que se trasladaban por las vías férreas, algo similar sucedió también cuando se desarrollaron las primeras líneas de autobuses hacia mediados de la década de 1920, que encontraron en el sector área de salida de recorridos hacia otros puntos de la ciudad. Este dinamismo generó también cambios en la arquitectura del sector: la construcción de los edificios Turri, hito del estilo moderno que comenzaba a desarrollarse en la ciudad, fue una de las primeras construcciones residenciales en altura de Santiago. Diseñados en estilo *art decó* e inaugurados hacia 1930 en el costado sur de la plaza, reflejaban la impronta moderna que renovaba formas, requería cambios en las funciones y reclamaba consolidar un nuevo paisaje en el lugar, acordes además al proyecto histórico particular de la modernización autoritaria propia del gobierno militar de Carlos Ibañez

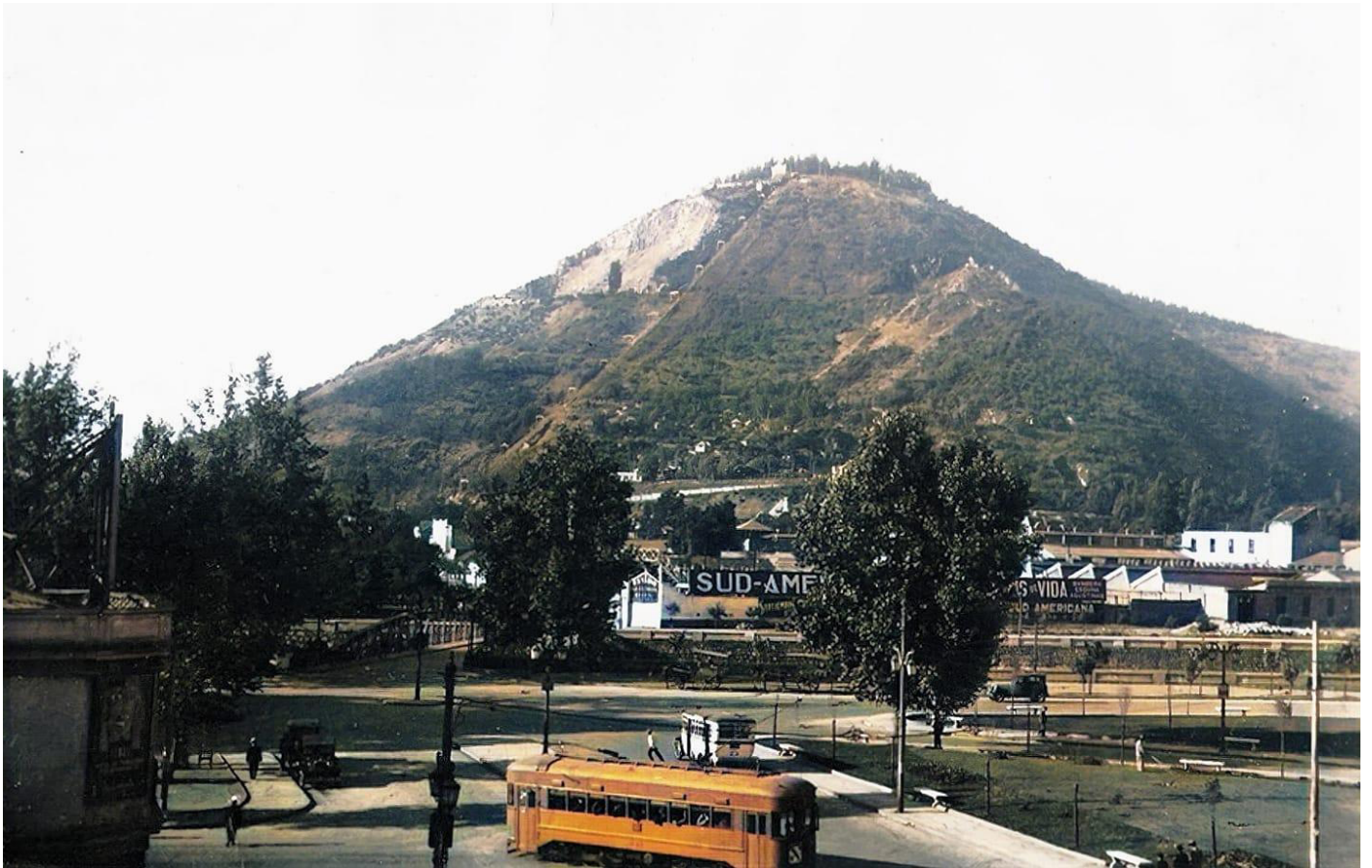
del Campo (Gross, De Ramón y Vial, 1984: 123; Pérez, 2017: 77-78). En buena medida, esta verticalización —realizada desde el mundo privado— marcaba un contraste con el volumen proyectado por Emilio Jécquier (imágenes 8 y 9), evidenciando el cambio en los paradigmas arquitectónicos y constructivos, donde la configuración espacial de hierro y vidrio dialogaba de manera directa con los referentes que estaban dejando atrás las vanguardias (Pérez, 2017: 77-78).

En cuanto a las infraestructuras verdes, desde la inauguración del Parque Forestal el año 1900 que avanzaba desde el poniente hasta rematar en la Plaza Italia una serie de nuevos proyectos de paisaje y arbolado urbano. El parque, entregado a la ciudad con el nuevo siglo, había sido sin duda un polo de atracción para los grupos más pudientes, en una obra a cargo del arquitecto paisajista George Dubois, que sirvió de conexión con el barrio Mapocho, venciendo incluso una hondonada y otros obstáculos del suelo (Hecht, 2016: 134-139; Piwonka, 1999: 177). La conformación de esta infraestructura fue una punta de lanza para que, durante las primeras décadas del siglo y

en especial durante la de 1920, se efectuase una ampliación de los programas para dotar a la capital chilena de nuevas áreas verdes. Uno de los proyectos más notables de este momento fue la arborización y transformación en el parque público del Cerro San Cristóbal, que se levantaba en las cercanías de Plaza Italia; la obra tuvo a Alberto Mackenna Subercaseaux, sobrino del exintendente Vicuña Mackenna, y que buscó emular el proyecto de su tío desde el mismo cargo iniciando los trabajos sobre el lugar en 1921 (Hecht, 2016: 140-145). Al cerrar su ciclo en la Intendencia, Mackenna celebraba al San Cristóbal como su gran legado para la ciudad, «[...] dando los pasos necesarios para asegurar su vida futura: posee agua abundante para sus plantaciones y una red de caminos que atraviesan toda la extensión del cerro [...] unos diecisiete kilómetros más o menos», en una acción que no solo dotó a Santiago de una nueva área verde, sino que al igual que el Forestal permitió «[...] valorizar enormemente la propiedad particular vecina al cerro y los propios terrenos fiscales del San Cristóbal» (*La Nación*, 1 de marzo de 1927: 1).

La consolidación del Parque San Cristóbal como espacio urbano no solo permitió la expansión de nuevas ideas urbanísticas hacia la ribera norte del Mapocho (entre otros, se instaló el Zoológico Nacional), sino que también reflejó la adopción de principios higienistas por parte de la élite. En este contexto, los árboles y las áreas verdes se consideraban elementos esenciales para la ciudad, vinculados a la renovación moral buscada por los pensadores del Centenario. Así, la agenda urbana adquirió un carácter moral, trascendiendo las mejoras paisajísticas para contribuir al proceso de modernización cultural de la sociedad chilena. Esta visión propició la expansión de nuevos parques en sectores cercanos al Forestal y el San Cristóbal —en particular siguiendo el curso del río hacia el oriente— donde también se transformaban las funciones y surgían nuevas urbanizaciones (Hecht, 2019: 215-225).

Imagen 5. Vista desde Plaza Italia hacia el Cerro San Cristóbal, 1927



Fuente: Colección Alberto Sironvalle.

Otro elemento relacionado con este nuevo desarrollo del paisaje en el sector y que a nuestro juicio ejerció un rol fundamental en la imagen del lugar fue, desde luego, la inauguración del monumento ecuestre al general Manuel Baquedano en 1928, obra creada por Virginio Arias e instalada en un óvalo central de la que por entonces se rebautizó como Plaza Baquedano, honrando así a un victorioso militar de la Guerra del Pacífico. En simultáneo, la escultura *El Ángel y El León* fueron movidas al surponiente de la plaza. En 1931, se creó, en un panteón ubicado bajo el monumento conmemorativo, la tumba del Soldado Desconocido, donde se enterró a un militar fallecido en combate durante el conflicto con Perú y Bolivia. En rigor, la definición de un espacio asociado a colonias extranjeras, como la italiana, pasaba veinte años después a representar valores patrióticos, vinculados al principal conflicto bélico en la historia republicana (Cáceres, 1995: 99-101; Rinke, 2002: 119-130; Voionmaa, 2005: 25). El renovado espacio consolidó su condición de rótula, al ser el punto de partida de nuevas avenidas que se proyectaban desde los terrenos paralelos a la vía férrea hacia el sur, en lo

que sería la nueva avenida Bustamante cuyas obras se iniciaron durante el auge ibañista. De hecho, estos trabajos serían los primeros en plantear el levantamiento de la línea del Llano del Maipo y la construcción de la estación terminal de Ñuñoa, aunque se estimaba «que su realización será beneficiosa para Ñuñoa y perjudicial para Santiago, puesto que además de constituir un factor de descentralización de la capital, representaría para la I. Municipalidad un gasto de consideración» (*Boletín Municipal de Santiago* 1188, 13 de agosto de 1929: 1).

La flamante centralidad de dicho lugar, manifiesta para la Municipalidad de Santiago según daba cuenta el documento recién citado y central para el desarrollo más intenso de la comuna de Providencia, además, fue remarcada en plena crisis económica de 1930 cuando, una vez concluidas las obras del segundo tramo de la canalización del río Mapocho, se destinaron onerosas sumas por parte de la Municipalidad de Santiago y el Ministerio de Obras Públicas para la prolongación del Parque Forestal hacia el oriente, creándose así el Parque Japonés (actual Parque Balmaceda), a cargo del paisajista Oscar Prager, el que constaría de una avenida

Costanera, paralela al torrente (Memorándum, 1934: 21; De Ramón, 2007: 210). Su desempeño sería muy influyente a la hora de redefinir los nuevos modelos de paisaje urbano arborizado que se venían extendiendo por la capital chilena desde las últimas décadas del siglo XIX. Esta compleja operación, a pocos metros de la Estación Providencia, consolidó el crecimiento de la ciudad hacia el oriente y elevó el valor inmobiliario de terrenos eclesiásticos y fabriles (Pérez, 2017: 44-47). El crecimiento se desencadenó con notorias diferencias a la histórica cuadrícula, al poner en marcha la tipología urbanística de ciudad jardín que caracterizaría —con su arborización y calles sinuosas— a la comuna de Providencia como modelo imitativo y adaptado a las ideas europeas sobre la relación entre vivienda y entorno verde (Palmer, 1984: 3-11).

En ese marco, diversos actores parecían converger ya al cambio de década sobre la necesidad de una transformación profunda del sector. Los impactos en el paisaje urbano que imponían las obras de áreas verdes realizadas, consolidándose como nueva centralidad para el sector oriente capitalino, reclamaba

una nueva infraestructura urbana en sustitución al ferrocarril. En 1929, una comisión de autoridades municipales, de gobierno y profesionales, visitaba los terrenos entre las estaciones Providencia y Santa Elena para declarar unánimes que «[...] en el sentido de construir una gran avenida estilo Parque Forestal y cuyos límites serían dichas estaciones», refundiendo los terminales en Santa Elena, mientras que la línea sería transformada «en una amplísima avenida, la que constará de dos calzadas laterales y un ancho jardín central, totalmente arbolado»; la visita expresaba la consolidación en la agenda urbana respecto a un drástico cambio en la infraestructura del sector oriente: la idea de embellecimiento urbano e instalación de áreas verdes en reemplazo de los rieles (*La Nación*, «La avenida General Bustamante será transformada en un hermoso paseo», 6 de marzo de 1929: 15).

Imagen 6. Plaza Baquedano con la estatua del militar al centro y la Estación Providencia al fondo, hacia la derecha, 1929



Fuente: Archivo personal Alberto Sironvalle.

**Imagen 7. La Estación Providencia junto a los edificios Turri, desde el Cerro San Cristóbal,
c. 1938**



Fuente: Autor desconocido. Colección Alberto Sironvalle.

Imagen 8. Vista de la Plaza Baquedano hacia el oriente en 1934, con la Estación Providencia. Los edificios Turri a la derecha y el recién construido Parque Japonés, al fondo hacia la izquierda



Fuente: www.memoriachilena.cl

4. El repliegue del ferrocarril y la consolidación de la infraestructura verde, 1928-1945

En 1928, el régimen de Ibáñez del Campo contrató al urbanista austríaco Karl Brunner, una de las caras más visibles del entusiasta plan de modernización hacia la capital chilena promovido por el militar (Cáceres, 1995; Rinke, 2002: 33-40). Aunque los gobiernos de comienzos del siglo XX habían levantado una agenda urbana en torno a las celebraciones del Centenario de la Independencia del país en 1910, los cambios políticos y sociales que enfrentó el país al iniciarse la década del veinte, con cambios políticos profundos como una nueva constitución, impulsaron también nuevos paradigmas respecto a las reformas urbanas que debía afrontar la capital chilena, acordes a las expectativas de élites y grupos ascendentes como la clase media, cuyas expectativas parecieron encontrar una materialización en los planes del urbanista europeo. Este apostó por la expansión a través de la ciudad jardín y la generación de parques hacia el oriente, así como a la densificación de las manzanas céntricas, apostando por aprovechar al máximo las grandes manzanas

del área (Brunner, 1932). En efecto, más que un programa arquitectónico o paisajístico particular, la propuesta ibañista contemplaba diversas áreas de intervención que debían renovar la infraestructura urbana de Santiago, promoviendo una red vial moderna, la construcción de áreas verdes, una gestión territorial con mayor atención a las periferias y otras medidas que lograsen modificar el paisaje urbano levantado desde la segunda mitad del siglo XIX, mediante los planes de urbanización aristocráticos (Cáceres, 1995; Errázuriz, 2014).

En tal sentido, las transferencias urbanísticas constituyeron un eje central del proyecto de modernización urbana levantado por el régimen autoritario, incorporando discusiones en boga en el contexto europeo, que debían adaptarse a la realidad local para asegurar el tránsito hacia una ciudad plenamente moderna. Si bien la presencia de profesionales europeos como arquitectos o ingenieros no era nueva en la región ni el país, hacia la década del treinta los crecientes procesos de masificación urbana, como también el impacto de las ideas del movimiento moderno y las vanguardias,

reactivaron las redes internacionales e impulsaron la adopción de renovadas miradas a la ciudad desde los campos académicos y gubernamentales. El caso de Karl Brunner responde a este escenario, lo que le aseguró una constante vitrina frente a la sociedad santiaguina y sus círculos de influencia, logrando visibilidad a sus propuestas junto a la voluntad de autoridades locales y del nivel central por cristalizar los cambios anhelados para transformar la principal ciudad del país, los que se venían discutiendo durante décadas antes de su llegada (Almandoz, 2018: 232-233; Pérez, 2017b: 25, Vyhmeister-Fábregas, 2019).

Aunque entre sus aportes más reconocidos está la proyección de nuevas diagonales para renovar la vialidad de la capital chilena, sus reflexiones sobre la vivienda social o el diseño del barrio cívico para la renovación del centro de Santiago –un aspecto poco relevado de las propuestas del austriaco– tiene relación con sus críticas y argumentos contra la presencia de infraestructuras ferroviarias al interior del área urbana. Su visión del Ferrocarril de Circunvalación (FFCC), en particular de su tramo ubicado al oriente de la ciudad entre

los límites de los municipios de Santiago, Providencia y Ñuñoa, fue muy influyente para que, durante la década del treinta, las autoridades políticas decidieran finalmente suprimir las líneas y estaciones ubicadas entre Plaza Baquedano y las intersecciones de las avenidas General Bustamante e Irarrázaval, esta última, punto de paso del tren hacia la Estación Ñuñoa.

En el caso de la Estación Providencia, esta postura implicaba tomar una decisión sobre la terminal concluida hace poco más de veinte años, una vía que ante la opinión pública aparecía más como una barrera para el crecimiento de la ciudad y un peligro para sus habitantes debido a los constantes accidentes provocados por los trenes, los que aparecían de forma continua en las páginas de diarios y magazines. Así, tanto el Ferrocarril de Circunvalación como la Estación Providencia comenzaron a ser objetos de un continuo rechazo en la opinión pública, tanto por la inseguridad vial para el tránsito moderno, argumentando que su presencia constituía un obstáculo y una fuente de descapitalización para el mercado inmobiliario, interesado en ocupar las áreas

cerradas por la vía, terrenos que comenzaban a estar sujetos al mercado dada la venta de terrenos eclesiásticos y la mencionada presión por mayor seguridad vial (Mardones, 2020: 216-236). El proyecto era una de las mayores intervenciones propuestas por Brunner en su plan, y tuvo una amplia resonancia en la prensa de la época, que vio en sus medidas al menos dos grandes beneficios: un cambio visual para la ciudad y una fuente de obras públicas que demandaría trabajo, cuestión esencial en medio del complejo escenario impuesto por la crisis económica que se intensificó con dramatismo a partir de 1930.

Esta necesidad práctica de canalizar recursos para amortiguar los efectos sociales de la depresión se confundía así con los nuevos programas disciplinares en campos como el paisajismo. La crítica por la falta de cualidades estéticas del paisaje urbano de Santiago tuvo voces influyentes como el ya mencionado Óscar Prager, para quien había una necesidad urgente de satisfacer demandas prácticas, pero que no podían renunciar a lo estético: reclamaba estar la capital rodeada «[...] de paisajes destruidos, de ciudades maltrechas,

de obras de construcción crudas, de feísimas líneas de ferrocarril, de tediosas autopistas, acompañadas a menudo de estúpidas hileras de árboles y avisos absurdos» (Prager, 2002: 11), problemas que debían ser resueltos por una agenda nacional. Dicho programa encontraba justificación en la mencionada necesidad de dinamizar una economía profundamente afectada, cuestión que se asumió desde el Ministerio del Interior, que informaba a la Empresa de Agua Potable sobre la construcción del Parque Providencia, con fin de dar trabajo a los obreros cesantes, ocupándose 500 jornales que podrían estar interesados en ideas revolucionarias en caso de no haber trabajo (Fondo Intendencia de Santiago, vol. 818, 6 de julio de 1932). Estos esfuerzos impactaron en la rápida formación del nuevo eje lineal que, siguiendo el curso del río Mapocho hacia el oriente, modificó bajo la dirección de Prager un área hasta entonces marcada por las defensas contra el torrente, también conocidas como «tajamares» (Piwonka, 2000; Viveros, 1997).

Para Brunner, el desarrollo de estas áreas verdes urbanas recalca la importancia de generar un sistema de parques, ojalá interconectados

entre sí, que permitan la creación de una suerte de corredor forestal al interior de Santiago. Partiendo en el Parque Portales del sector poniente, debía insertarse en el centro de la ciudad y luego rematar con «[...] la creación de una ancha faja de plantaciones con plazas de juego y descansos en la parte que hoy corresponde al Ferrocarril Pirque hasta Irarrázaval. Estos últimos jardines conducirían más tarde a un gran parque natural en el distrito Sur Oriente de la ciudad», proyectando lo que hacia fines de la década de 1930 se materializó como el nuevo Estadio Nacional de Santiago, el que si bien no se constituyó como un parque según las ideas originales del urbanista austríaco, sí impulsó mediante su carácter de infraestructura deportiva a la ocupación de los terrenos agrícolas que lo rodeaban, por lo menos hasta mediados del siglo XX (Brunner, 1930: 31; De Ramón, 2007: 232).

Desmontar la línea férrea se resaltaba además al privilegiar el sector oriente como zona residencial, sacrificando al poniente por estar ya más consolidada su situación como área industrial y de funciones logísticas, en particular bodegaje y distribución, además por

su proximidad a los barrios obreros. En una reunión de Brunner con el intendente, alcaldes y otras autoridades sobre la ya discutida consolidación de barrios industriales, este hizo explícita su propuesta de suprimir la Estación Pirque y llevar la punta de rieles del Ferrocarril de Circunvalación a la Estación Ñuñoa, con la supresión de las líneas desde el cruce de la avenida Irarrázaval hasta la Plaza Baquedano. Propuso, además, la supresión de los cruces a nivel de dicho ferrocarril con los caminos de acceso en la parte sur de la ciudad, dado el peligro que representaban para los habitantes de la urbe y el obstáculo que representaba para el desarrollo de nuevos proyectos inmobiliarios (Boletín Municipal de Santiago 1491, 19 de agosto de 1930: 3).

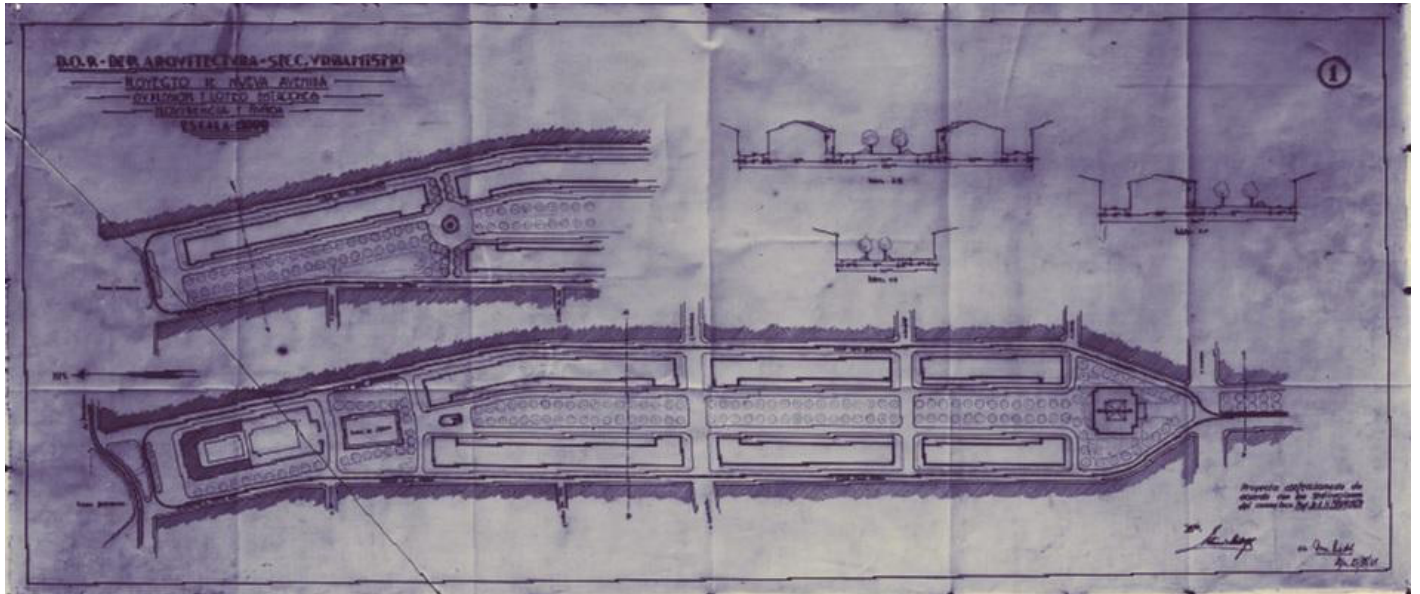
En ese contexto, y como parte de su propuesta para la ciudad realizada para la Municipalidad de Santiago, Brunner señaló en 1932 que al oriente:

«[...] de la comuna de Santiago se producirá una regularización a todo el largo del ferrocarril de Pirque. En el programa de cambios ferroviarios dentro de la capital

debe figurar como condición primordial de la regularización de la ciudad y de sus comunicaciones con las comunas adyacentes de más importancia, la supresión de la estación de Providencia» (Brunner, 1932: 37).

De esta forma, el reemplazo de la elegante obra de Emilio Jécquier quedaba reducida a un simple paradero del Ferrocarril Eléctrico a Puente Alto, proyectando el ramal por av. Vicuña Mackenna. Esto dejaba libre el espacio de las antiguas vías para levantar una infraestructura verde lineal que sería concretada unos años después: el Parque Bustamante (Brunner, 1932: 128). La demolición del terminal y su complejo de infraestructura era crucial para desmontar el tramo nororiente del trazado del Llano del Maipo, aunque hay que reconocer que en los diseños presentados por el urbanista, el edificio diseñado por Jécquier no desaparecía, sino más bien marcaba el inicio del nuevo parque (plano 2).

Plano 2. Proyecto Nueva Avenida y Parque Bustamante, Karl Brunner, 1929



Fuente: Archivo Fotográfico Dirección de Arquitectura, MOP.

Aunque la caída de la dictadura de Carlos Ibáñez en 1931 como consecuencia de la Gran Depresión frenó la realización del proyecto, la discusión volvió al año siguiente, una vez reinstalado en el poder Arturo Alessandri. El ambiente era favorable, porque los efectos de la crisis económica impulsaron una política de estímulos fiscales a las obras públicas, como ocurrió con el colindante Parque Japonés. Para entonces, no era solo el efecto barrera del ferrocarril el que quedaba en entredicho: por ejemplo, en 1934, la Junta de Vecinos de Providencia manifestó, en el marco de un proyecto de transformación, que era «indispensable cortar el nudo gordiano de líneas [de tranvías] y cruzamiento de circulación en Plaza Baquedano, que origina inconvenientes y pérdida de tiempo notable en los viajes al sector oriente de la ciudad» (Memorándum, 1934: 28). Ya con el proyecto de Brunner en conocimiento, en enero de 1937, se dictó la ley N° 6008, que declaraba:

«de utilidad pública los terrenos, edificios y derechos de propiedad de los Ferrocarriles del Estado, del Ferrocarril del Llano del Maipo, comprendidos entre la Plaza Italia

y la avenida Irarrázabal y los terrenos de propiedad particular necesarios para la formación de una Avenida que siguiendo el actual trazado del ferrocarril, una la Plaza Italia con la Estación Ñuñoa».

Esto implicaba suprimir las estaciones de Providencia, Ñuñoa y Santa Elena, y levantar las vías que las servían (*Boletín Municipal de Santiago* 3588, 5 de octubre de 1937: 2). Dicha labor estaría a cargo de Ferrocarriles del Estado, mientras que la construcción de un nuevo espacio urbano en las antiguas áreas ferroviarias sería dirigida por el Departamento de Ferrocarriles del Ministerio de Obras Públicas. Aunque se establecía un plazo de seis meses para concretar la demolición de la infraestructura, recién comenzó a realizarse a fines de la década, junto con el inicio de los trabajos de construcción del Parque Bustamante.

Al iniciarse la década del cuarenta, y con el horizonte de las celebraciones del cuarto centenario de la ciudad en 1941, pocas voces hacían eco del fin de las operaciones ferroviarias en la zona oriente. Los escasos testimonios

de prensa sobre la demolición del edificio no manifestaban ningún grado de oposición a la medida, considerada como necesaria por la agenda urbana que continuamente reclamaba cambios, y más aún con la conmemoración de los 400 años de la ciudad, las que se vieron limitadas por la crisis que impuso al país la Segunda Guerra Mundial. Parte de esa percepción quedaba explícita en una editorial periodística al respecto de las obras llevadas a cabo para la celebración:

«¿Hace cosa de un par de meses, si no nos equivocamos, se comenzó a demoler la Estación Providencia, como parte del plan para la formación de un gran boulevard en la llamada ‘Avenida’ General Bustamante. la demolición está apenas comenzada. La pavimentación, al costado del edificio, fue removida, sin que haya esperanza de que se termine la nueva antes de la fecha conmemorativa. Del resto de la avenida más vale no hablar. ¿No habría sido prudente esperar hasta después de aquella fecha para emprender esas obras?» (El Diario Ilustrado, 7 de febrero de 1941:3).

Percibida ahora como un resabio del proyecto de ciudad del Centenario, tenía la Estación Providencia una estética que se alejaba del canon moderno expandido con fuerza por la ciudad y, en particular, por el entorno inmediato de la Plaza Baquedano. Se la acusaba, mediante reportajes en semanarios de amplio tiraje, de embotellar a los barrios aledaños a las avenidas Bustamante y Vicuña Mackenna, por lo cual «[...] ahora que se avecina el Cuarto Centenario, la vieja estación debe desaparecer. Tomar el tren desconocido de la demolición y mudarse a cualquier parte» (Vea, 8 de enero de 1941: 14). Así, al ser eliminada la Estación Providencia por la voluntad política de múltiples actores institucionales y profesionales, se fue consolidando un nuevo ideal de ciudad moderna, requiriendo para ello una transformación radical de las infraestructuras y funciones de la ciudad en la cual se insertaban. Las decisiones sobre el ramal a Pirque fueron un ejemplo paradigmático de dicho momento: el espacio ferroviario cedía con ella el paso a la consolidación de la infraestructura verde, avalada por un constante avance en obras e influencia pública durante las primeras décadas del siglo XX, casi el correlato de la emergencia

de un nuevo tipo de espacio público propio del periodo.

En contraposición, el Parque Bustamante, estrenado hacia 1945, apostaba no solo por consolidar la fisonomía verde del exterminal a Pirque, sino establecer un eje de parques públicos lineales, integrado además por el Forestal y el Japonés (Balmaceda), que encontraban en Plaza Baquedano una rotonda (en lo referido a vialidad y flujos) y un remate monumental (con una estatua ecuestre que ensalzaba los valores patrióticos). En buena medida, el nuevo espacio respondía a las mencionadas proyecciones de Karl Brunner, con una superficie y extensión muy similar al ocupado por la antigua línea del tren con la que, por lo demás, siguió coexistiendo en su costado poniente hasta la década de 1960. Mientras que la modificación de este tramo norte-sur implicó la plantación de especies y la formación de espejos de agua, la creación de dos calles colindantes con el antiguo ramal ferroviario (General Bustamante y Ramón Carnicer) plasmó en el área lo que sería su configuración espacial futura: la convivencia de áreas verdes con arterias para el creciente

uso motorizado. En ese panorama, la formación del Parque Bustamante contribuyó al referido diseño lineal, donde Plaza Baquedano fue reafirmada como rótula, a partir de la cual se pensó la expansión urbana y la propia idea de ciudad-jardín plasmada hacia el oriente (imagen 9).

Imagen 9. Plaza Baquedano desde el Cerro San Cristóbal, c. 1950. La ciudad ha incorporado la infraestructura verde del Parque Bustamante, alterando su morfología y funciones



Fuente: Fotografía de Luis Eduardo Solar. Colección Alberto Sironvalle.

5. Conclusiones

Renovando arquitectura, diseño urbano e infraestructuras, la ciudad moderna se constituía como materialidad del proyecto de modernización que experimentaba el país desde mediados del siglo XIX. Esto se vivía también en otros países de la región, que veían en la obra pública la materialización a la vez de un nuevo tipo de espacio público, acorde a las transformaciones sociales que iban experimentando gracias a la cultura de masas y sus diversos impactos: desde cambios en las costumbres a las formas de movilización, con el impacto de los medios de comunicación y la motorización, entre tantos otros ámbitos que han sido señalados en el texto. En este sentido, observamos cómo se pueden establecer patrones no solo al interior de la escala urbana particular, en este caso de Santiago, sino también con las agendas regionales que estaban llevando a cabo diversos planes de cambio para las ciudades latinoamericanas.

A través de los siglos XIX y XX, diversos proyectos se complementan y confrontan en el entorno de una de las plazas que ha experimentado el

mayor grado de resignificaciones, tanto en su nomenclatura como en sus funciones. Durante el período de estudio de esta propuesta, el análisis se centra en los cambios infraestructurales ocurridos en el sector, que reflejan los impactos de obras para la modernización del transporte y la logística, como la instalación de un tren mediante la puesta en servicio del Ferrocarril del Llano del Maipo. Este proyecto se inició como una inversión privada, seguida por la intervención del Estado a través de la extensión de los ramales del Ferrocarril de Circunvalación, que tenía como objetivo cerrar un anillo ferroviario alrededor de la zona urbana consolidada. Sin embargo, este plan no se concretó en su totalidad y, al final del periodo analizado, se evidenció un retroceso en estos modos de transporte, tanto de carga como de pasajeros.

Por otro lado, el desarrollo de infraestructuras culturales como el Parque Forestal y el Cerro San Cristóbal influyó significativamente en la posterior ampliación de los programas de arborización urbana y paisajismo hacia el oriente. Esto no solo permitió el rediseño de la Plaza Baquedano durante el ibañismo, sino

también la expansión de este tipo de espacios hacia la ribera oriente del río Mapocho y los terrenos ganados a la vía férrea, que dieron lugar a los parques Japonés y Bustamante.

Uno de los principales aportes de este artículo es presentar, a escala de una plaza, el recambio de infraestructuras como parte de la dinámica de desarrollo en la configuración de la ciudad moderna. Algunas estructuras, consideradas obsoletas, fueron objeto de crítica e intervención para favorecer la expansión y renovación de aquellas vistas como más urgentes para la nueva sociedad urbana que se estaba instaurando. La destrucción de ciertos edificios y la reconversión de los terrenos ferroviarios en zonas verdes formaron parte de un proceso de cambio territorial e implantación del concepto de «ciudad jardín» como paradigma en el oriente de Santiago. Esto no solo representó un modelo urbanístico, sino también un contraste respecto al paisaje de otras áreas de la ciudad. Así, a partir de la labor de Karl Brunner, se estableció una zonificación donde la diferenciación de comunas y funciones tenía un correlato físico, en un contexto de metropolización que superó el

millón de habitantes hacia 1940. La nueva agenda de modernización urbana impulsada por decisiones públicas de gran impacto sacrificó la Estación Providencia, a pesar de sus atributos estilísticos, en busca de una nueva imagen del progreso de la ciudad y el rol que las infraestructuras debían desempeñar.

En este contexto, dos elementos urbanos surgen como referentes de estudio en este artículo: el Monumento a Baquedano y la Estación Providencia. Ambos simbolizan la obsolescencia y el cambio infraestructural en un Santiago en plena modernización. La estación se erige como una obra arquitectónica representativa de un avance material, innovación técnica, diversificación productiva y crecimiento del Estado. Aunque fue un emblema de progreso y marcó el ingreso a la zona oriente desde su inauguración, paradójicamente, fue destruida apenas treinta años después, ya que su diseño y el conjunto ferroviario asociado fueron considerados obsoletos. La Estación Providencia permite contrastar dos ciclos de modernización: el del Centenario de la Independencia (1910) y el del Plan Brunner, que comenzó en la década de

1930. Cada uno tuvo sus propias prioridades influenciadas por los avances técnicos de su tiempo, visibles en la infraestructura vial y de transporte, reflejando el impacto del ferrocarril y, posteriormente, de los vehículos motorizados.

La instalación de la Plaza Baquedano en 1928 durante la dictadura ibañista, junto con su estatua ecuestre y nuevos valores patrióticos asociados a la milicia, destaca la importancia de este espacio como un punto de conexión en medio de los parques lineales que comenzaron a transformar su entorno. En un escenario de suburbanización hacia el oriente, la consolidación de esta plaza permitió que el antiguo Camino de Cintura oriente, anteriormente un límite, se entendiera como una apertura hacia el crecimiento en Providencia. Hacia 1945, la construcción del Parque Bustamante subrayó esta transformación, añadiendo una franja verde a la única zona no ribereña analizada en este texto, correspondiente al antiguo tren a Pirque.

A través de la renovación arquitectónica, el diseño urbano y las infraestructuras, la ciudad

moderna se configuró como la materialización del proyecto de modernización que el país experimentó desde mediados del siglo XIX, similar a otros países de la región, los que veían en la obra pública la materialización a la vez de un nuevo tipo de espacio público, acorde a las transformaciones sociales que iban experimentando gracias a la cultura de masas y sus diversos impactos: desde cambios en las costumbres a las formas de movilización, con el impacto de los medios de comunicación y la motorización, entre tantos otros ámbitos que han sido señalados en el texto. En este sentido, observamos cómo se pueden establecer patrones no solo al interior de la escala urbana particular, en este caso de Santiago, sino también con las agendas regionales que estaban llevando a cabo diversos planes de cambio para las ciudades latinoamericanas.

Fuentes primarias

Archivo Histórico Nacional, Fondo Intendencia de Santiago, volumen 818, 6 de julio de 1932. «Ministerio del Interior a Empresa Agua Potable: información sobre construcción de parque

Providencia con fin de dar trabajo a los obreros cesantes, donde se ocupan 500 jornales».

Archivo Nacional de la Administración, Fondo Ministerio del Interior, volumen 16, 1915. «Normas generales que deben servir de base para la terminación del Ferrocarril de Circunvalación de Santiago».

El aspecto artístico del proyecto de transformación de la Plaza Italia (1927): *La Nación*, 1 de septiembre, Chile, p. 17.

La avenida General Bustamante será transformada en un hermoso paseo (1929): *La Nación*, 6 de marzo, Chile, p.15.

La ubicación de zonas industriales de Santiago (1930): *Boletín Municipal de Santiago* 1491, 19 de agosto, Chile, p. 3.

Ley N° 6109, modificación ley N°6008 que autoriza suprimir las Estaciones Providencia, Ñuñoa, Santa Elena y levantar las líneas que las sirven (1937): *Boletín Municipal de Santiago* 3588, 5 de octubre de 1937, Chile, p. 2.

Lunares de la ciudad (1941): *El Diario Ilustrado*, 7 de febrero, Chile, p.3.

Mejoramiento avenida General Bustamante (1929): *Boletín Municipal de Santiago* 1188, 13 de agosto, Chile, p.1.

Memorándum sobre proyecto transformación definitiva comuna de Providencia. Obsequio de su Junta de Vecinos (1934): Imprenta Universo, p. 21.

Mi labor como Intendente de Santiago (1927): *La Nación*, 1 de marzo, Chile, p.1.

Al cuarto centenario le ha correspondido tocar el pitazo de la última partida a la vieja estación Pirque (1941): *Vea*, 08 de enero, Chile, p. 14.

Referencias citadas

Almandoz, A. (2018): *Modernización urbana en América Latina: de las grandes aldeas a las metrópolis masificadas*, Santiago, RIL editores.

Almandoz, A., ed., (2002): *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950*. London: Routledge.

- Ascher, F. (2005): «Ciudades con velocidad y movilidad múltiples», *ARQ* 60, pp. 11-19.
- Bannen, P. (2017): «Transformación de la Avenida Providencia (Santiago de Chile): De suburbio lineal a centralidad metropolitana (1890-2010)», *Anales Del Instituto De Arte Americano E Investigaciones Estéticas «Mario J. Buschiazzo»*, 47(2), pp. 175-188. <https://publicacionescientificas.fadu.uba.ar/index.php/anales/article/view/213>
- Basáez, P. (1995): *Estación Central/Estación Mapocho: construcciones ferroviarias en Santiago*, Santiago, Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo.
- Beuf, A. (2020): «Centralidad y policentralidad urbanas: Interpretaciones, teorías, experiencias», *Espiral, revista de geografías y ciencias sociales*, 1(2), 131 - 155. <http://dx.doi.org/10.1538espiral.v1i2.17135>
- Benedict M. y McMahon, E. (2002): *Green infrastructures*, Washington, Island Press.
- Brunner, K. (1930): «Problemas actuales de urbanización», *Anales de la Universidad de Chile*, pp. 10-40.
- Brunner, K. (1932): *Santiago de Chile: su estado actual y futura formación*, Santiago, Imprenta La Tracción. <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/645/w3-article-350748.htm>
- Cáceres, G. (1995). *Modernización autoritaria y renovación del espacio urbano: Santiago de Chile, 1927-1931*. *Revista EURE-Revista de Estudios Urbano Regionales*, 21(62).
- Capel, H. (2011): *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Castillo, S. (2018): *El río Mapocho y sus riberas: Espacio público e intervención urbana en Santiago de Chile (1885-1918)*, Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado.
- Castillo, S. y W. Vila (2022): *Periferia. Poblaciones y desarrollo urbano en Santiago de Chile, 1920-1940*, Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado.

- Castillo, S., M. Mardones y W. Vila (2022): «La formación de la periferia sur de Santiago de Chile, 1890-1930: industria, ferrocarril y vivienda», *Revista Historia y Patrimonio* 1, pp. 1-26.
- Cataldo, E. (1985): «Estructura interna de la ciudad». En: A. De Ramón y P. Gross, (comps.), *Santiago de Chile: características histórico-ambientales*, Londres, Monografías de Nueva Historia, pp. 1-18.
- De Ramón, A. (1985): «Estudio de una periferia urbana: Santiago de Chile, 1850-1900», *Historia* 20, pp. 199-289. Disponible en web: <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-74406.html>
- De Ramón, A. (2007): *Santiago de Chile (1541-1991): historia de una sociedad urbana*, Santiago, Catalonia.
- Errázuriz, T. (2010): «El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis del tránsito público en Santiago, 1900-1927» *Historia*, 43(2), pp. 357-411. DOI: <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942010000200002>
- Fernández, E. (2023): *Santiago de Chile, una capital en el mundo. Proyecto y construcción de la red de alcantarillado y distribución de agua potable (1870-1910)*, Santiago, RIL editores.
- Gross, P. (1985): «Hábitat colectivo». En: A. De Ramón y P. Gross, (comps.), *Santiago de Chile: características histórico-ambientales*, Londres, Monografías de Nueva Historia, pp. 19-38.
- Gross, P. (1990): «Santiago de Chile: ideologías y modelos urbanos», *EURE* vol. 16 N° 48, pp. 67-85.
- Hall, P. (2013): *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*, Barcelona, Ediciones del Serbal.
- Hardoy, J. (1987): «Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina», *Revista de Indias* Vol. 47 N° 179, pp. 187-224.
- Harvey, D. (2008): *París, capital de la modernidad*, Madrid, Ediciones Akal.
- Hecht, R. (2016): «Idea y proyecto de paisaje en el Santiago del Centenario, 1890-1930», en F. Pérez, *Arquitectura en el Chile del siglo XX. 1. Iniciando el nuevo siglo, 1890-1930*, Santiago, ARQ ediciones, pp. 132-145.

Hecht, R. (2019): «Visions of an unrealized park: Chile's Cerro San Cristóbal, 1915–1927», *Studies in the History of Gardens & Designed Landscapes*, 39(3), pp. 213-233. Disponible en web: <http://surl.li/rxtwov>

Hidalgo, G. (2021): «Los jécquiers de Jécquier», en F. Pérez y Y. Muñoz, eds., *Emilio Jécquier. La construcción de un patrimonio*, Santiago, Museo Nacional de Bellas Artes, pp. 139-163.

Gorelik, A. (1998): *La grilla y el parque. Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, Buenos Aires, Universidad Nacional de Quilmes Editorial.

Gorelik, A., & Silvestri, G. (1991). «San Cristóbal Sur entre el Matadero y el Parque: acción municipal, conformación barrial y crecimiento urbano en Buenos Aires, 1895–1915». *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. E. Ravignani*, 3.

Guajardo, G. (2023): «¿Qué es la infraestructura? Orígenes, giros y continuidades del concepto», *ARQ* 114, pp. 4-15. DOI: <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962023000200004>

Ibarra, M. (2021): «Historiografía urbana en Chile. Trayectorias y desafíos en el estudio de la ciudad», en G. Martínez y G. Mejía, coords., *Después de la heroica fase de exploración. La historiografía urbana en América Latina*, Guanajuato, Universidad de Guanajuato, Editorial Pontificia Universidad Javeriana, Editorial FLACSO Ecuador, pp. 341-390. Disponible en web: <https://lc.cx/G289qw>

León Echaiz, R. (1975): *Historia de Santiago. Tomo 2 La República*, Santiago, Imprenta Ricardo Neupert. Disponible en web: <https://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-81011.html>

Mardones, M. (2020): «Ferrofobia y ciudad: Técnicos, políticos y opinión pública en la intervención urbana al ferrocarril de circunvalación, Santiago de Chile 1900 - 1937», *Notas Históricas y Geográficas* 24, pp. 203-242.

Mardones, M. (2021): «Tren, logística y ciudad: el Ferrocarril de Circunvalación de Santiago, 1890-1994», en Z. Dhan, V. Gruschetsky y M. Piglia, coord., *Pensar las infraestructuras en América Latina*, Buenos Aires, Teseo, pp. 23-46. Disponible en web: <https://www.teseopress.com/pensarlasinfraestructurasenlatinoamerica/>

- Martínez-Delgado, G. (2020). «Derribar los muros. De la historia urbana a los estudios urbanos con perspectiva histórica: propuestas teóricas y metodológicas desde un diálogo interdisciplinar», *Eure*, 46(137), pp. 5-26. DOI: <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612020000100005>
- Matus, C., M. Ibarra y M. L. Méndez (2023): «Disputas del patrimonio, más allá de la vandalización: *urban fallism*, resignificación y apropiación de monumentos públicos en ciudades chilenas tras el estallido social», *Revista 180*, 51, pp. 57-69. DOI: [http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-51.\(2023\).art-1060](http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-51.(2023).art-1060)
- Montealegre, P. (2016): «El Estado como agente de la expansión del suelo urbano. Santiago, siglo XIX», *ARQ* 93, pp. 52-61. DOI: <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962016000200007>
- Montealegre, P. (2021): «Chacras, alamedas y baldíos: formas rurales de verde en la modernización urbana de Santiago», *ARQ* 108, pp. 45-55. DOI: <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962021000200044>.
- Monteiro, C. (2006). «História, fotografia e cidade: reflexões teórico-metodológicas sobre o campo de pesquisa», *MÉTIS: história & cultura*, 5(9), pp. 11-23. Disponible en web: https://lc.cx/F_cwCy
- Morrison, A. (2013): *Los tranvías de Chile 1858-1978*, Santiago, Ricaaventura.
- Orozco, K. (2018): «El Patrimonio cultural inmaterial de la Plaza Baquedano en Santiago de Chile», *Territorios en formación*, 4, pp. 74-94.
- Palmer, M. (1984): *La comuna de Providencia y la ciudad jardín*, Santiago, Universidad Católica de Chile. Disponible en web: <https://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-62121.html>
- Pérez, F. (2016): *Arquitectura en el Chile del siglo XX. 1. Iniciando el nuevo siglo, 1890-1930*, Santiago, ARQ ediciones.
- Pérez, F. (2017): *Arquitectura en el Chile del siglo XX. 2. Modernización y vanguardia 1930-1950*, Santiago, ARQ ediciones.
- Pérez, F. y J. Rosas (2002): «Cities within the city: urban and architectural transfers in Santiago de Chile, 1840-1940», en A. Almandoz, ed., *Planning*

latin american capital cities, London, Routledge, pp. 109-139.

Pérez, F., R. Booth, C. Vázquez y Y. Muñoz (2021): «Cimentando el centenario: el hormigón en tres edificios de Santiago de Chile a comienzos del siglo XX», *Atenea* 523, pp. 39-61. DOI: <https://doi.org/10.29393/AtAt523-409FPCC40409>

Pérez, F., e Y. Muñoz, ed, (2021): *Emilio Jécquier. La construcción de un patrimonio*. Santiago, Museo Nacional de Bellas Artes.

Piwonka, G. (1999): *Las aguas de Santiago de Chile*. 1541-1741. Tomo I. Santiago, Ed. Universitaria

Piwonka, C. (2000): *Geografía y paisaje en la arquitectura de Oscar Prager: un estudio del Parque Providencia en la frontera oriente de Santiago: 1931-2000*, Santiago, tesis de magíster inédita, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Pizzi, M., M. P. Valenzuela y J. Benavides (2010): *El patrimonio arquitectónico industrial en torno al ex ferrocarril de circunvalación de Santiago:*

testimonio del desarrollo industrial manufacturero en el siglo XX, Santiago, Editorial Universitaria.

Prager, O. (2002): «El arte del paisaje», *Revista de Urbanismo* 6. Disponible en web: <https://lc.cx/3SE61N>

Recabarren, J. (2008): «La migración de las elites hacia el oriente de Santiago: el caso de la comuna de Providencia. 1895-1930», *Encrucijada Americana* 2 (1), pp. 141-166. Disponible en web: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7148443>

Reyes-Paecke, S. (2019): «Desde las áreas verdes a la infraestructura verde. Evolución de un concepto», *EU. Laboratorio de Ecosistemas Urbanos*. Disponible en web: <https://lc.cx/BA44aB>

Rinke, S (2002): *Cultura de masas, reforma y nacionalismo en Chile 1910-1931*, Santiago, DIBAM.

Romero, J. L. (2010): *Latinoamérica: las ciudades y las ideas*, Buenos Aires, Siglo Veintiuno Editores.

Rosas, José, et al. (2015), «La idea de ‘ciudad moderna’ de Karl Brunner en tres líneas: el Plano

Oficial de Urbanización de la comuna de Santiago de 1939», *Revista* 180, N°35, pp. 10-17.

Silvestri, G. y A. Gorelik (1991): «San Cristóbal Sur entre el Matadero y el Parque: acción municipal, conformación barrial y crecimiento urbano en Buenos Aires; 1895-1915», *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana «Dr. E. Ravignani»*, tercera serie N° 3, pp. 81-107.

Sottorff, C. (2021): «La Estación Central de Ferrocarriles: construcción y reformas a una pieza urbana en transformación, 1857-1897», en: S. Castillo y M. Mardones, eds., *La ciudad en movimiento. Estudios históricos sobre transporte colectivo y movilidad en Santiago de Chile, siglos XIX y XX*, Santiago, Ediciones Universidad Alberto Hurtado, pp. 89-126.

Titus, A. (1910): «Apuntes para una monografía de los Ferrocarriles Particulares de Chile. Ferrocarril del Llano de Maipo (Continuación)», *Anales del Instituto de Ingenieros de Chile*, 4, pp. 146-156. Disponible en web: <https://revistas.uchile.cl/index.php/AICH/article/view/33062/34777>

Vicuña Mackenna, B. (1872): *La transformación de Santiago*, Santiago, Librería del Mercurio.

Viveros, M. (1997): *Oscar Prager: el arte del paisaje*, Santiago, ARQ ediciones.

Vyhmeister-Fábregas, K. (2019): «La transformación de Santiago: un caso frustrado de intervención urbana a gran escala (1872-1929)», *EURE*, 45(134), pp. 213-235.

Voionmaa Tanner, L. (2005): *Escultura pública: del monumento conmemorativo a la escultura urbana: Santiago 1792-2004. Guía para el visitante*, Santiago: Ocho Libros Editores.

Zunino, D., G. Giucci y P. Jirón (2018): *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, Buenos Aires, Biblos.

Zunino, D., G. Giucci y P. Jirón (2023): *Nuevos términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, Buenos Aires, Teseo. Disponible en web: <https://lc.cx/krQrIL>

Zunino, D., V. Gruschetsky y Piglia, M. (coord.)

(2021): *Pensar las infraestructuras en América*

Latina, Buenos Aires, Teseo. Disponible en web:

https://lc.cx/zH_KHS