



Historia

ISSN: 0073-2435

revhist@uc.cl

Pontificia Universidad Católica de Chile
Chile

Hidalgo Hermosilla, Germán; Vila Muga, Waldo
Calles –que fueron– Caminos. Intensificación de la trama de Calles al sur de la alameda
en Santiago de Chile Hasta fines del siglo XIX
Historia, vol. I, núm. 48, junio, 2015, pp. 195-244
Pontificia Universidad Católica de Chile
Santiago, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=33439875006>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

GERMÁN HIDALGO HERMOSILLA*
WALDO VILA MUGA**

CALLES —QUE FUERON— CAMINOS.
INTENSIFICACIÓN DE LA TRAMA DE CALLES AL SUR DE LA ALAMEDA
EN SANTIAGO DE CHILE HASTA FINES DEL SIGLO XIX¹

RESUMEN

Este artículo analiza el origen y transformación de tres calles al sur de la Alameda, desde su condición inicial de caminos hasta cuando adoptaron la forma de calle “moderna”, a fines del siglo XIX. Ese proceso fue registrado en distintos tipos de fuentes documentales de la historiografía urbana tradicional que han permitido elaborar detalladas cronologías, sin embargo, hoy contamos con registros cartográficos históricos excepcionales, que complementan y amplían las vías para su conocimiento. Para precisar este proceso de transformación, hemos distinguido entre las calles cuyo origen se remonta a un camino preexistente, de aquellas que surgieron desde un principio como tales. Esta distinción nos ha llevado a una dimensión más profunda del problema, donde no sólo es posible distinguir la naturaleza de cada calle en sí misma, sino que nos permite comprender el sentido del sector de la ciudad al que pertenecen, y el papel que cumplieron en su conformación definitiva. Se propone la calle, y el espacio público, por tanto, como el principal elemento configurador de la ciudad. En una primera instancia, como un “accidente geográfico” que se acomoda a las preexistencias del lugar, y luego, como operación que demanda la existencia de un proyecto, capaz de imponer un nuevo orden, tanto funcional como ambiental.

Palabras claves: Santiago de Chile, siglo XIX, historia urbana, calles, caminos, cartografía histórica.

ABSTRACT

This article analyzes the origin and transformation of three streets south of the Alameda, from when they were first roads until they became “modern” streets at the end of the

* Arquitecto. Pontificia Universidad Católica de Chile, 1991. Doctor en Teoría e Historia de la Arquitectura, Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, 2000. Profesor asociado, Escuela de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile. Correo electrónico: ghidalgb@uc.cl

** Licenciado y magister en Historia, Universidad de Chile, 2004 y 2007. Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2014. Correo electrónico: wcvila@uc.cl

¹ Este artículo es parte del proyecto de investigación FONDECYT N° 1110684: “Santiago 1890. La calle como soporte y tránsito hacia la modernidad. Transcripción y montaje del catastro de calles de Alejandro Bertrand, 1889-1890”, de José Rosas, como investigador responsable, y los coinvestigadores: Wren Strabucchi, Germán Hidalgo, Rocio Hidalgo, y en la cual Waldo Vila participó como tesista.

nineteenth century. This process was documented in different types of sources of traditional urban historiography that have allowed the elaboration of detailed chronologies. Notwithstanding today we have access to exceptional historical cartographic registers that complement and enhances our ability to know about this process. To have an accurate account of this transformation, the streets whose origin go back to pre-existing roads have been distinguished from those that originated as streets. This distinction has led us to a deeper understanding of the problem where it's not only possible to establish the nature of each street in itself but also allows us to understand the purpose of the section of the city of which they belong to and the role that they filled in their definitive forms. This paper understands that the street, consequently the public space, is the chief configuring element of the city; first, as a "geographic accident" that adjusts to the space, and later, as an operation which requires there to be a project capable of establishing a new functional as well as environmental order.

Key words: Santiago de Chile, nineteenth century, urban history, streets, roads, cartographic history

Recibido: Marzo 2014.

Aceptado: Octubre 2014.

INTRODUCCIÓN

Este estudio indaga en el origen y configuración de la trama de calles del sector sur de Santiago, definido hoy por la Alameda, el zanjón de la Aguada, el parque O'Higgins y avenida Vicuña Mackenna. Con este fin acudimos a tres tipos de fuentes documentales: una cronología elaborada a partir de crónicas y descripciones de Santiago, cartografía histórica y, principalmente, el *Plano detallado de Santiago* de Alejandro Bertrand, de 1890, el cual fue restituído en el contexto de la investigación FONDECYT "Santiago 1890. La calle como soporte y tránsito hacia la modernidad. Transcripción y montaje del catastro de calles de Alejandro Bertrand, 1889-1890"².

Se plantea, pues, una revisión de este problema a la luz del cruce de información proveniente de la historiografía urbana tradicional y la transcripción de información proveniente de fuentes cartográficas de hallazgo reciente, lo que a nuestro juicio sería una forma innovadora de abordar el tópico, reuniendo fuentes documentales que, aunque complementarias entre sí, hasta ahora no han sido exploradas de forma conjunta. En particular, tener a nuestra disposición el *Plano detallado de Santiago* de Alejandro Bertrand es una oportunidad única, ya que nos entrega información inédita sobre las condiciones en que se encontraban las calles de Santiago al finalizar el siglo XIX. En efecto, su tarea, encargada por la I. Municipalidad de Santiago, fue una iniciativa sin precedentes

² La restitución del plano ha sido posible gracias al apoyo de la Dirección de Obras de la I. Municipalidad de Santiago, cuyo equipo de trabajo, liderado por Miguel Saavedra, nos ha permitido acceder a los planos de calles elaborados por Alejandro Bertrand, fuente primaria de la investigación FONDECYT y de este artículo. Como veremos más adelante, los planos de calles son el único material que ha permanecido del set de planos original; del resto, hasta ahora, no tenemos noticia.

en la historia urbana de Santiago y de su cartografía³; la cual consistió en un levantamiento acucioso del espacio público, respondiendo con ello a la necesidad de contar con un plano preciso, científicamente realizado, de la capital.

Este era un requerimiento muy anhelado, que venía al menos desde la época de la intendencia de Benjamín Vicuña Mackenna, cuando fue resuelto de modo parcial con el plano que realizó Ernesto Ansart en 1875⁴. En las últimas décadas del siglo XIX, esta carencia se volvió urgente de solucionar, dada la necesidad de incorporar infraestructuras urbanas básicas, como el alcantarillado y las redes domiciliarias de agua y gas, para lo cual era necesario tener un conocimiento detallado del trazado y dimensiones de las calles. Por este motivo, el levantamiento de Alejandro Bertrand se realizó, calle a calle, y en detalle, transcribiendo la información recabada en largos y angostos planos, dibujados a escala 1: 200. Estos planos fueron la base desde la cual Alejandro Bertrand realizó un set de planos en escalas menores, hoy todos desaparecidos, entre los cuales cabe destacar el plano a escala 1: 5.000, que permitió tener, por primera vez, la imagen más completa y exacta de Santiago en su historia⁵.

Cabe señalar, que los doscientos cincuenta y nueve planos de calles –llamados coloquialmente “rollos Bertrand” – fueron utilizados de manera intensa por la Municipalidad de Santiago hasta 1990, introduciendo en ellos las modificaciones realizadas en cada una de las calles durante sus cien años de vigencia. Estos planos se convirtieron, por tanto, en una suerte de palimpsestos en que se sobrepuso variado tipo de información, registrando las modificaciones de la línea oficial, producto del ensanchamiento de las calles⁶. Gracias a estos registros, los planos nos permiten conocer hoy, entre otros aspectos, el ancho “original” de las calles de la ciudad fundacional como, asimismo,

³ Wren Strabucchi, Magdalena Vicuña, Germán Hidalgo, José Rosas, “El Plano Detallado de Santiago de Alejandro Bertrand (1889-1890)”, en *Revista ARQ*, N° 85, Santiago, marzo 2013, pp. 66-81; José Rosas, Germán Hidalgo, Wren Strabucchi, “El Callejero de Bertrand. Lecciones del Plano Detallado de Santiago de 1890”, en *Revista 180*, N° 32, Santiago, diciembre 2013, pp. 10-17.

⁴ Benjamín Vicuña Mackenna escribe a Ernesto Ansart: “Ha llegado el momento de ejecutar con vigor [...] el levantamiento del plano topográfico de la ciudad, en escala suficiente para consultar todas las mejoras de que es susceptible, y con todos los requisitos que estas obras exigen [...] el plano exacto de la capital es la base indispensable de todas sus mejoras y adelantos”: Benjamín Vicuña Mackenna, *Un año en la intendencia de Santiago*, Santiago, Tórner i Garfías, 1873, pp. 76-77.

⁵ El plano a escala 1:5.000, denominado por Alejandro Bertrand “plano Mural”, se conformó a partir del montaje de todas las calles levantadas, media 155 x 183 cm. Junto a esto entregó: doscientos cincuenta y nueve planos de calles, de 52 cm de ancho y de largo variable, dibujados a escala 1:200; sesenta y seis planchetas, de 54 x 130 cm cada una, dibujadas a escala 1:1.000, y que en su conjunto conformaban el “Plano General”. Incluyó también, seis planos de plazas y plazoletas; un “Plano Índice”, a escala 1:10.000; dos copias del plano mural; 1.273 “planos de cruceros”, correspondientes al detalle de todos los cruces de calles, los que se dibujaron a escala 1:200 en un formato circular de 30 cm de diámetro; Alejandro Bertrand, *Levantamiento i formación del plano detallado de Santiago en 1889-1890*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1890; Ignacio Corvalán, “La ilustre representación del encargo municipal”, en Miguel Saavedra (ed.), *El catastro urbano de Santiago. Orígenes, desarrollo y aplicaciones*, Santiago, Dirección de Obras Municipales, I. Municipalidad de Santiago, 2008, pp. 74-89.

⁶ Ley N° 2203 de Transformación de Santiago, promulgada el 16 de septiembre de 1909, que estipulaba, en su artículo tercero, que toda construcción nueva debía precaver un ancho mínimo de 15 m para todas las calles de la capital. Fue conocida popularmente como la “ley del serrucho”, ya que produjo un efecto de irregularidad, con entrantes y salientes, en las calles del sector más antiguo de la ciudad: *Diario Oficial*, N° 9493, Santiago, 16 de septiembre de 1909.

las dimensiones que adquirieron a partir de los ensanches posteriores. Junto a esto, podemos conocer el trazado de las acequias y el escurrimiento de las aguas urbanas, por nombrar solo aquellos aspectos que hemos considerado más oportunos de destacar.

Desde el punto vista conceptual, y de definición por tanto, podemos precisar que la calle-camino, es aquella cuyo origen se remonta a un sendero, camino rural, o vía de conexión entre poblados. Manuel de Solá-Morales la identificó y definió como *accidente topográfico*, es decir, como

“[...] el resultado de un camino que se adapta al curso de las aguas, al paso de los animales, al itinerario de las personas, y de los carruaje, o bien existía gracias a todos estos elementos y se iba consolidando y edificando en sus bordes para acabar constituyendo una vía urbana”⁷.

Este es el caso del sector sur de Santiago, donde encontramos caminos que podían llevar a lugares específicos, como el Llano de Subercaseaux; a áreas geográficas, como el cañón del Maipo; a localidades, como San Bernardo o Pirque; incluso, ciudades de mayor importancia, como Rancagua y Valparaíso. La calle-calle, por su parte, es aquella que surge desde un proyecto, desde el cual queda completamente definida, considerando tanto sus aspectos dimensionales como materiales y ornamentales.

Analizar desde esta nueva perspectiva cuál fue el carácter y función de estos caminos, y cómo en el tiempo dieron pie, por intensificación de su uso, a una calle, es el sentido de este trabajo. Junto a esto, ver cómo una calle, en un momento dado, cumple ambas funciones y en virtud de ello se transforma. Este enfoque permite, por un lado, conocer la gestación de algunas calles ordenadoras de la zona sur de Santiago y, por otro, comprender la formación del sector de la ciudad al que pertenecen. Por último, también ha permitido distinguirlas de las calles-calles –que, como ya hemos dicho, no pasaron por la etapa previa de caminos⁸– asumiendo desde un inicio “el carácter festivo y confortable de la calle como espacio público burgués por excelencia”, para decirlo con palabra de Manuel de Solá-Morales⁹. Con ello, el arquitecto y urbanista catalán se refiere a aquellas cualidades inherentes de las “calles nuevas”, trazadas a cordel, y cuyo origen sitúa tempranamente en el urbanismo prerrenacentista y prebarroco, y que en tal sentido cataloga como “modernas”¹⁰. En nuestro caso, junto a lo ya dicho, consideramos fundamental para completar esta definición, tener en cuenta los nuevos y más sofisticados requerimientos técnicos que ellas reclaman: rectitud, nivelación, calidad de la pavimentación, etc.; además de la diversidad de actos y funciones que deben satisfacer al mismo tiempo, de modo ordenado y segregado.

Entre los sectores aledaños al centro fundacional de Santiago, que paulatinamente se integraron a su trama urbana, el área sur fue la que presentó con más claridad el carácter de corredor, o “de paso”. En efecto, si el sector al norte del río Mapocho podría presen-

⁷ Manuel de Solá-Morales., *Diez lecciones sobre Barcelona*, 2ª ed., Barcelona, COAC, 2008, p. 43.

⁸ Una discusión teórica similar a la que exponemos, pero en relación con el tránsito de la calle San Diego de camino a avenida, encontramos en Rosanna Forray, Cristhian Figueroa, Rocío Hidalgo, “Del Camino del Inca a Gran Avenida”, en *Revista ARQ*, N° 85, Santiago, marzo 2013, pp. 36-47.

⁹ Solá-Morales, *op. cit.*, p. 31.

¹⁰ *Ibid.*

tar un carácter similar, de corredor, su definición es más ambigua al no tener tan claros sus límites y por su irregular trama; como también, por su discontinuidad espacial y albergar programas urbanos singulares¹¹. Por su parte, el sector poniente tenía un papel similar, pero en menor escala, debido a sus limitadas posibilidades de extensión, sobre todo después de la creación de la Quinta Normal de Agricultura. Por último, el sector oriente se constituyó –desde siempre– en una gran reserva de suelos, caracterizados por sus positivas cualidades ambientales y paisajísticas. Tal vez, por este mismo motivo el área oriente se desarrolló tarde en términos de infraestructuras, con la excepción de la ribera sur del río Mapocho, que alojaba el camino a los baños de Apoquindo y los Tajamares. Mucho más al sur se encontraba un segundo camino, que conducía a Ñuñoa y Peñalolén. Estas condiciones iniciales, de escasa conectividad oriente-poniente, hoy las podemos reconocer en la prevalencia de las calles norte-sur¹².

En este contexto, el artículo presenta una contextualización del problema, considerando el área que hoy corresponde a la comuna de Santiago, y luego un análisis de tres calles del sector sur: San Diego, Santa Rosa y San Ignacio. Por otro lado, el análisis considera un arco temporal que va desde el siglo XVI a comienzos del XX, es decir, cuando se cierra un ciclo en el desarrollo urbano de Santiago, y cuando se ha consolidado, y agotado, un modelo de crecimiento de la ciudad, a saber, el del “Canon Republicano”¹³. Con esta expresión hacemos referencia a la correspondencia absoluta entre calle y edificación que se consume en las características de “fachada continua” y calle “cajón” del casco histórico, y a una tipología edilicia específica, cuyo *leitmotiv* es la configuración en torno a patios interiores. Sin duda, y como es posible advertir, esta forma de concebir y construir la ciudad condicionó una cultura y una forma de vida urbana. No obstante, en las primeras décadas del siglo XX aquello cambió radicalmente, en circunstancias que la manzana comenzó a perder su papel de matriz generativa, siendo reemplazada por el lote que fue cobrando cada vez mayor importancia y protagonismo, dando paso a la edificación aislada, autónoma y ensimismada, proceso que ya se había iniciado con la incipiente monumentalización de la ciudad¹⁴.

¹¹ Ana María Pavés, “70 años de los espacios públicos del Plan Brunner: El caso de la Comuna de Independencia en el pericentro de Santiago de Chile 1939-2009”, en AA.VV., *Karl Brunner. Desde el Bicentenario*, Santiago, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, 2009-2010, pp. 98-104.

¹² Está demostrado que los caminos rurales en dirección norte-sur, están en el origen de la actual comuna de Providencia. Montserrat Palmer, *La Comuna de Providencia y la ciudad Jardín. Un estudio de los inicios del modelo de crecimiento actual de la ciudad de Santiago*, Santiago, Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica de Chile, 1984.

¹³ José Rosas y Josep Parcerisa, “El Canon Republicano”, en proyecto de investigación FONDECYT N° 1110684: “Santiago 1890. La calle como soporte y tránsito hacia la modernidad. Transcripción y montaje del catastro de calles de Alejandro Bertrand, 1889-1890”, ya citado.

¹⁴ Francisca Jüngenser, *De Capital Poscolonial a Capital Republicana. Transformaciones en la Arquitectura Cívica de Santiago durante el proceso de consolidación de la República 1840-1879*, tesis doctoral, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, programa de doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos, 2012.

CONTEXTUALIZACIÓN:
EL SECTOR SUR DE SANTIAGO Y SUS PRIMERAS EXTENSIONES

Como es sabido, la ciudad de Santiago tiene su origen en un trazado de calles que sigue un orden abstracto y, por tanto, autónomo, basado en una cuadrícula¹⁵. Su desarrollo posterior se materializó a partir de sucesivas expansiones, que siguieron las lógicas impuestas por las condicionantes del entorno.

Como lo revela el estudio de las cartografías históricas¹⁶, y las vistas panorámicas de Santiago¹⁷, se produjo una primera extensión hacia el sector norte, cruzando el río Mapocho, y siguiendo el trazado de los caminos que desde esa orientación le daban acceso. En esta zona, hasta una época muy tardía, predominó un carácter marcadamente rural, lo cual se expresó, como ya indicamos, a través de una morfología irregular, producto de la presencia de cerros isla, el Cementerio General, y el borde norte del río Mapocho, entre otras características. Desde 1840, Santiago experimentó un crecimiento importante hacia el sector poniente dando origen al barrio Yungay, el cual en un principio, incluso, estaba aislado del centro histórico. Aun así, esta primera extensión se estructuró a partir de la prolongación de algunas calles del damero fundacional: Catedral, Rosas, y San Pablo. Hubo allí, por cierto, un interés “inmobiliario” que consideró oportuno volver urbanos aquellos suelos bien irrigados, y fáciles de incorporar a las originales infraestructuras de riego y desagües, dada la pendiente natural de esta parte del valle y del escurrimiento de las aguas que emanaban del río Mapocho¹⁸. Hablamos, pues, de un territorio confinado entre el río y La Cañada; hechos geográficos, que se constituyeron por mucho tiempo en límites naturales de la ciudad. En efecto, el río Mapocho y La Cañada actuaron como una suerte de antesala para la ciudad, al recibir los caminos que de acceso a Santiago, tanto desde el norte como desde el sur del país¹⁹. En el sector sur, existían tres caminos importantes, que se dirigían en las siguientes direcciones: primero, el camino “Real”, hoy San Diego, atravesaba el río Maipo por el puente viejo; segundo, el camino a la costa, prolongación del callejón de Padura, actual Club Hípico, cruzaba el río Maipo por el “vado”, pasando luego por las localidades de Lonquén y Calera de Tango. Por último, hacia el sur oriente, la calle Maestranza, hoy Portugal, conducía al camino a Ñuñoa, que seguía una antigua huella de época prehispánica, y desde el cual se accedía a los faldeos precordilleranos²⁰. Desde la misma calle Maestranza, siguiendo el desvío del callejón del Traro, se desprendía una variante hacia la zona sur oriente, con destino a Pirque y San José de Maipo [Figura 1].

¹⁵ José Rosas, Germán Hidalgo, Wren Strabucchi, Magdalena Vicuña, “Resonancia de los ejes fundacionales en la orientación y desarrollo de la ciudad de Santiago: tensiones entre regularidad y distorsiones de la trama”, en *Erga Omnes, Revista Jurídica de la sindicatura municipal de Chacao*, N° 8, Caracas, 2012, pp. 207-238.

¹⁶ René Martínez, *Santiago de Chile: los planos de su historia. Siglos XVI a XX: de aldea a metrópolis*, Santiago, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje, Universidad Central de Chile, 2007.

¹⁷ Germán Hidalgo, *Vistas panorámicas de Santiago 1790-1910. Su desarrollo urbano bajo la mirada de dibujantes, pintores y fotógrafos*, Santiago, Ediciones Universidad Católica de Chile / Ediciones Origo, 2010.

¹⁸ Armando de Ramón, *Santiago de Chile, 1541-1991, Historia de una sociedad urbana*, Santiago: Catalonia, 2007, p. 139.

¹⁹ Saul Schokolnik, *Historia de la Cañada*, tesis de título, Santiago, Universidad de Chile, Escuela de Arquitectura, Instituto de Historia de la Arquitectura, 1955, tomo I: Comprendiendo toda la época hispánica desde 1541 a 1820, tomo II: Comprendiendo toda la época republicana desde 1820 a 1950,

²⁰ Benjamín Vicuña Mackenna, *Una peregrinación a través de las calles de la ciudad de Santiago*, Santiago, Guillermo E. Miranda Editor, 1902, p. 13.

FIGURA 1

Plano de Claudio Gay en el contexto espacial del valle de Santiago (1831)



Fuente: Eugenio Garcés *et al.*, “Representación, ciudad y contexto territorial en Santiago de Chile: 1790-1831”, en proyecto de investigación FONDECYT N° 1110481: “Una ciudad, dos catedrales. Los cambios en el conjunto catedralicio de Santiago y el proceso de modernización urbana del último periodo colonial: 1730-1831”, Santiago, agosto de 2013. Agradecemos la gentileza del profesor Eugenio Garcés por facilitarnos este material.

La lectura de la cartografía histórica deja de manifiesto que la trama de calles del sector sur de Santiago tuvo su origen en los caminos arriba señalados y que, por tanto, como área, queda orientada en sentido norte-sur. La cartografía también muestra con claridad cuáles fueron los distintos límites del sector sur: en primera instancia, estaba confinado entre La Cañada y el canal San Miguel, extendiéndose más tarde hasta el zanjón de la Aguada, cursos de agua que en su momento fueron referencias tangibles y precisas.

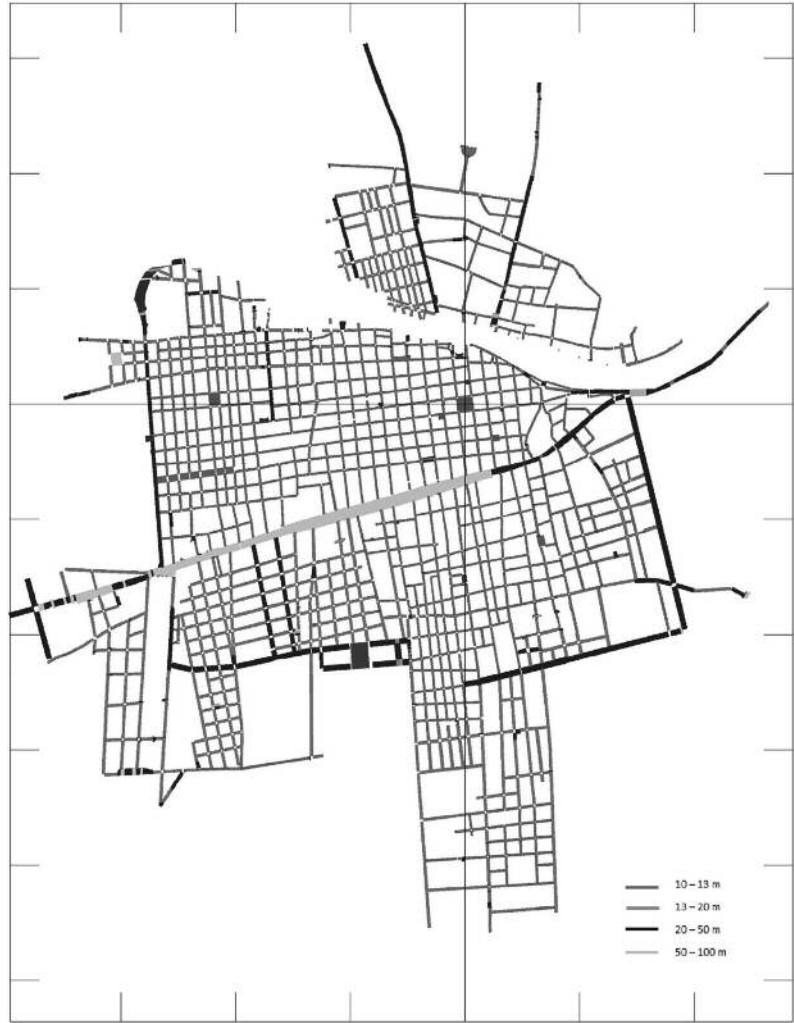
Otro aspecto singular del sector sur de Santiago fue su explosivo crecimiento, fenómeno que tuvo lugar a partir de la segunda mitad del siglo XIX. Este periodo coincide, además, con el momento en que las cartografías de Santiago comenzaron a realizarse con mayor frecuencia, y con mayor rigor y precisión técnica²¹. Esta coincidencia nos

²¹ Fernando Pérez, José Rosas, “Portraying and planning a city, Santiago de Chile by Teófilo Mostardi-Fioretti (1864) and Ernesto Ansart (1875)”, in Jordan Dym and Karl Offen. *Mapping Latin America. A cartographic reader*, Chicago, The University of Chicago Press, 2011, pp. 172-176.

permite, de hecho, hacer un seguimiento bastante detallado de cómo se efectuó dicho desarrollo.

Como se observa en el plano síntesis de anchos de calles, que ha sido posible reconstruir a partir del *Plano detallado de Santiago de 1890*, el desarrollo del sector sur, antes descrito, queda en evidencia al comparar las distintas tramas que lo componen. En este sentido se debe enfatizar, de acuerdo con lo antes dicho, que en la última década del siglo XIX Santiago se encuentra al final de un ciclo, que es justamente lo que el plano representa [figura 2].

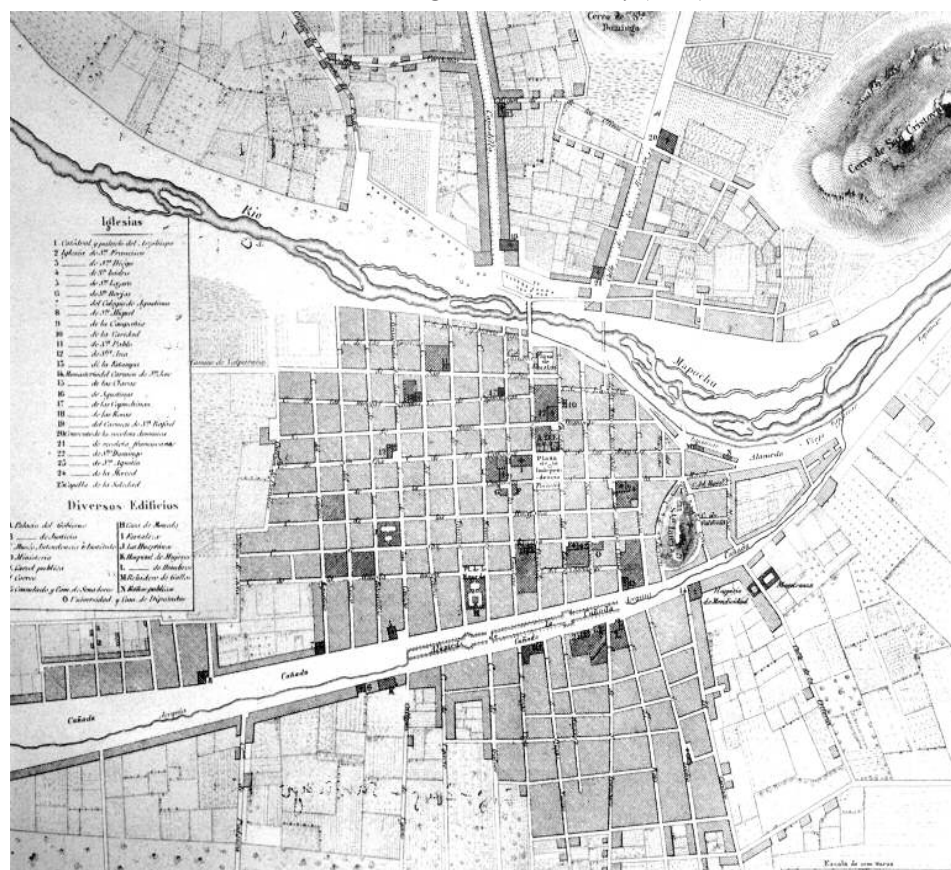
FIGURA 2
Diagrama de anchos de calles de Santiago (1890)



Fuente: Realizado a partir de la digitalización y vectorización de los planos de calles de Santiago de Alejandro Bertrand, de 1889-1890, elaborado en el contexto de la investigación FONDECYT N° 1110684, *op. cit.*

En efecto, a partir de la lectura de las “tramas”, la gráfica permite reconocer los principales momentos del desarrollo urbano de Santiago y, consecuentemente, también visibilizar los rasgos más característicos de los planos históricos que registraron las etapas previas a su crecimiento. De este modo, la trama de calles de ancho menor, que va entre diez a trece metros, corresponde a la planta de la ciudad colonial, en gran parte cartografiada por Claudio Gay en 1831 [figura 3].

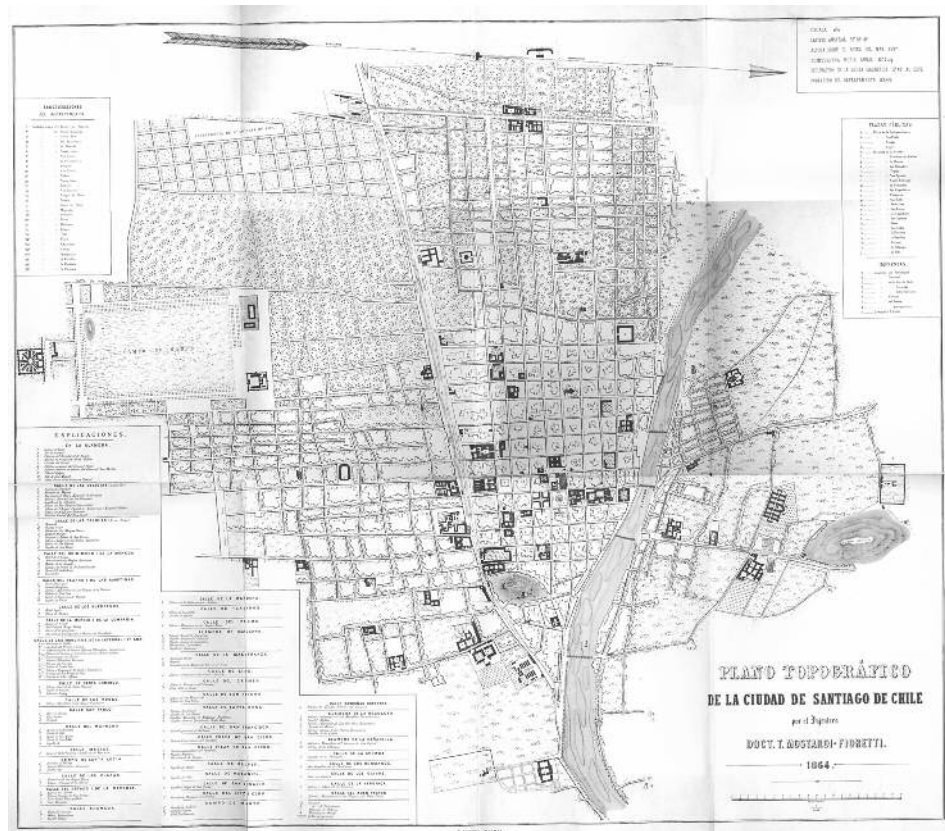
FIGURA 3
“Plano de Santiago” de Claudio Gay (1831)



Fuente: Claudio Gay, *Atlas de la historia física y política de Chile*, Paris, Imprenta de E. Thunot, 1854, lámina 18.

La trama siguiente, cuyos anchos de calles van entre los trece y los veinte metros, corresponde a la extensión que dio forma a la ciudad republicana, la cual en gran parte rompe con el régimen estricto de la cuadrícula asumiendo la condición más abstracta de red, ya visible en el plano de Teófilo Mostardi-Fioretti de 1864, donde se da cuenta de los nuevos barrios del sector sur [figura 4].

FIGURA 4
Plano de Santiago, de Teófilo Mostardi-Fioretti (1864)

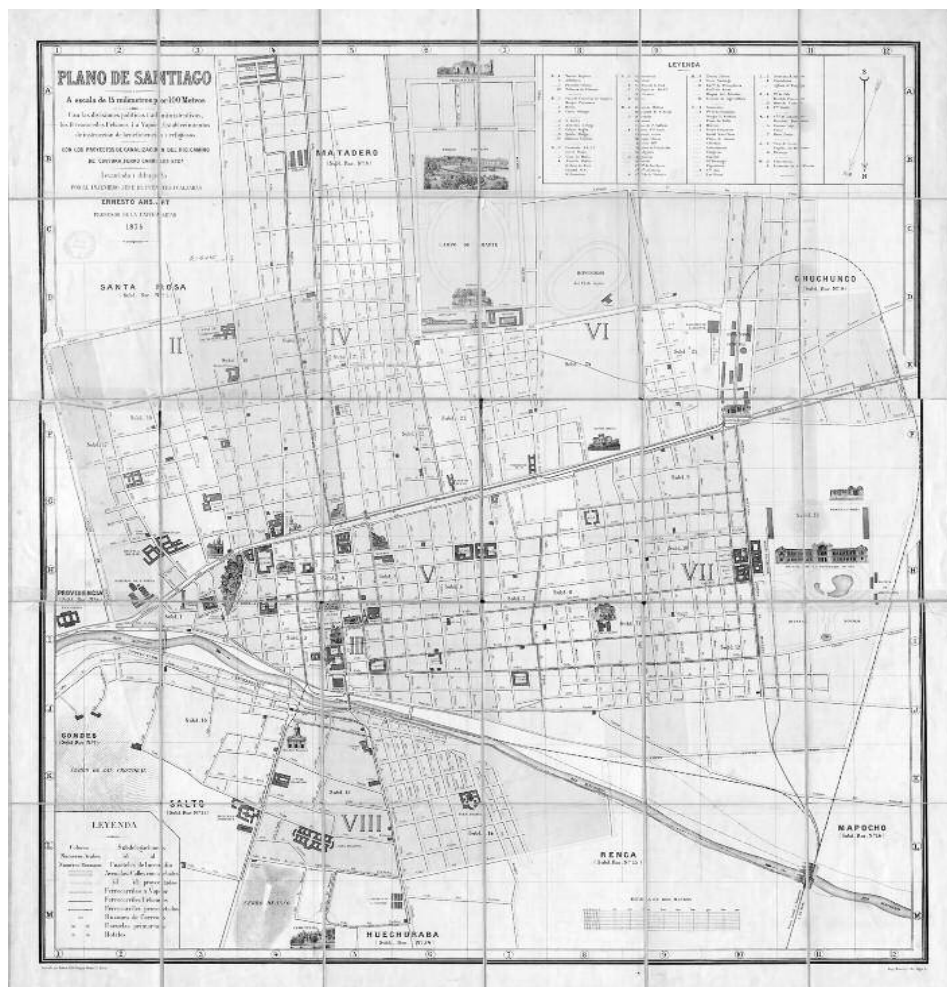


Fuente: Teófilo Mostardi-Fioretti, “Plano topográfico de la ciudad de Santiago de Chile”, 1864 (95 x 108 cms.). Colección Mapoteca, Biblioteca Nacional de Chile.

Por último, están las calles que presentan un ancho mayor, entre veinte y cincuenta metros, y que anticipan las grandes avenidas del siglo xx. En este último caso, se trata de calles aisladas, que no alcanzan a conformar una trama, sino que más bien se introducen en ellas, ya sea como calles nuevas o como ensanches de otras ya existentes, con lo cual evidencian las nuevas tensiones que se estaban produciendo al interior de la ciudad. Estas son, las nuevas calles proyectadas por Benjamín Vicuña Mackenna y que figuran en el plano de Ernesto Ansart de 1875 [figura 5]²².

²² El plano de Ernesto Ansart marca un precedente en el contexto de las cartografías de Santiago, ya que registra de modo simultáneo lo existente y lo proyectado, en una combinación de *plano* y *plan*. Se justificaba la necesidad de contar con un plano actualizado y exacto de Santiago, que Benjamín Vicuña Mackenna veía como imperiosa, con el fin de trazar en él los proyectos que tenía en mente, único modo de poder evaluarlos. Como respuesta al encargo de Benjamín Vicuña Mackenna (véase nota 4), Ernesto Ansart escribió: “El plano

FIGURA 5
Plano de Santiago, de Ernesto Ansart (1875)



Fuente: Ernesto Ansart, *Plano de Santiago: con las divisiones políticas i administrativas, los ferrocarriles urbanos i a vapor [...] con los proyectos de canalización del rio, camino de cintura, ferrocarriles, etc.*, 1875 (101,5 x 88,3 cms.). Colección Mapoteca, Biblioteca Nacional de Chile.

general se ejecutará a la escala de 1 milímetro por cada metro, y llevará escritas las dimensiones de anchura de calles en todos los puntos donde haya alguna variación. Sus dimensiones serían de 6 metros de alto por 9 de largo, dividido en 25 hojas y se hará de él una reducción cuya dimensión será de 1,20 por 1,80 m, para los usos generales, quedando el original archivado para servir al trazado de las líneas de los edificios y de las nuevas calles”: Benjamín Vicuña Mackenna, *Un año en la Intendencia de Santiago*, Santiago, Imprenta Tornero i Garfias, 1873, p. 208. Demás está decir que el plano que finalmente se realizó no corresponde a las características señaladas aquí por Ernesto Ansart.

CALLES —QUE FUERON— CAMINOS EN EL SECTOR SUR
DE SANTIAGO

En el plano de anchos de calles deja de manifiesto la evolución de la trama, especialmente, en el sector sur de Santiago. En efecto, la restitución del *Plano detallado de Santiago* de Alejandro Bertrand nos ha permitido conjeturar que hasta 1890, casi todas las calles norte-sur, hasta el canal San Miguel (actual Diez de Julio), mantuvieron su dimensión original, no superando los trece metros de ancho, en tanto eran la prolongación “natural” de la trama fundacional²³. Entre Diez de Julio y avenida Matta, en cambio, podemos ver que algunas calles, aunque de modo intermitente, tiene un ancho mayor. En ese tramo se destaca la calle Lira, con cerca de veinte metros. Cabe destacar que este tramo de la calle está desfasado con respecto al tramo que nace en la Alameda y termina en Diez de Julio. El plano muestra, también, que desde avenida Matta hacia el sur hay tres calles principales: Santa Rosa, San Diego, y San Ignacio, teniendo cada una de ellas un ancho cercano a los veinte metros. Un caso especial es esta última, ya que viniendo desde el sur mantiene este ancho hasta llegar a Diez de Julio, donde pierde continuidad, produciéndose una encrucijada para salir a la Alameda. En efecto, para continuar hacia el norte se puede doblar a la derecha y seguir por la misma calle San Ignacio, que en este último tramo se angosta notoriamente, o girar a la izquierda y tomar Dieciocho, para a través de ella —si se puede decir así— salir a la Alameda con la misma prestancia, ya que Dieciocho sí tiene el mismo ancho de San Ignacio en el tramo previo.

Sin lugar a duda, el análisis de esta gráfica nos informa de la persistencia e intensificación de estas tres importantes calles. Desde este punto de vista, es posible afirmar su papel original de camino, y que su intensificación se manifiesta a través de su respectivo ensanche. Junto a esto, se puede observar cómo este nuevo orden se impone como referencia al momento de abrir nuevas calles, las cuales ya incorporan el ancho cercano a los veinte metros.

En este escenario, parece pertinente avanzar en un análisis del sector sur de Santiago, a la luz del fenómeno que hemos denominado *calles-caminos*, centrándonos en los siguientes aspectos: la tensión territorial a la cual respondían; las causas de la extensión y su morfología; y su carácter e identidad. Las calles que responden a esta categorización son las siguientes: Portugal, que en la actualidad aún posee un trazado irregular, el cual hace referencia a su antigua condición de camino que conducía en dirección al oriente²⁴. La calle Carmen, en su origen, tuvo un papel significativo en la conformación de los grandes paños agrícolas de ese sector, del mismo modo que la calle San Francisco. Todo hace pensar, en cambio, que Santa Rosa tuvo una proyección más profunda en el valle del Maipo. En efecto, la cartografía histórica nos revela su condición de límite de la ciudad, que se mantendrá hasta la primera década del siglo xx, reservando hacia el

²³ Una excepción a esto lo encontramos en la actual calle Portugal, en ese entonces llamada Maestranza.

²⁴ Originalmente, en los alrededores de la calle Portugal existieron distintos talleres y oficios dedicados a la confección de utensilios domésticos, de donde derivó la identificación de este sector como “la Ollería”: Benjamín Vicuña Mackenna, *Una peregrinación a través de las calles de la ciudad de Santiago*, Santiago de Chile, Guillermo E. Miranda Editor, 1902, p. 13.

oriente, desde Av. Matta hasta el zanjón de la Aguada, una amplia superficie sin urbanizar²⁵. Distinto es el caso de San Diego, antiguo Camino Real que conectaba a Santiago con el sur del país, lo cual indica la magnitud de su importancia. En este sentido, el papel estructurante de San Diego tiene una explicación en su preexistencia como camino de época prehispánica e, incluso, preincaica²⁶. Cabe señalar, por último, que tanto Santa Rosa como San Diego, a diferencia de las otras calles antes señaladas, son las únicas que en aquella época tenían continuidad en el lado norte de la Alameda.

Definido este contexto general, nos concentraremos en la descripción detallada de tres calles del sector sur de Santiago cuyo origen se remonta a un camino. De acuerdo con lo señalado en el comienzo de este artículo, en la descripción se intentará mantener una tensión entre contenidos provenientes de fuentes escritas y cartográficas. Las calles son: San Diego, Santa Rosa, y San Ignacio.

San Diego

Son tres los hechos que permitieron a San Diego dejar atrás su condición de camino y convertirse en una calle “moderna”. Este proceso se inició con el establecimiento de instituciones religiosas y actividades comerciales las cuales dieron lugar a la construcción de importantes edificios, intensificando su uso, y dotándola de un carácter particular.

El primero de aquellos hechos fue el establecimiento del colegio de San Diego, dependiente de la orden franciscana. Su edificio se ubicó al costado poniente del convento e iglesia de San Francisco, al borde sur de La Cañada, donde se llevaría adelante una labor educativa a laicos junto con la formación de sacerdotes²⁷. Junto al colegio se construyó la Iglesia del mismo nombre, la que se transformaría con los años en la puerta de entrada de la calle. Más tarde, y después de la demolición de la iglesia, allí se construyó el edificio de la Casa Central de la Universidad de Chile, cuyas obras se iniciaron en 1863²⁸.

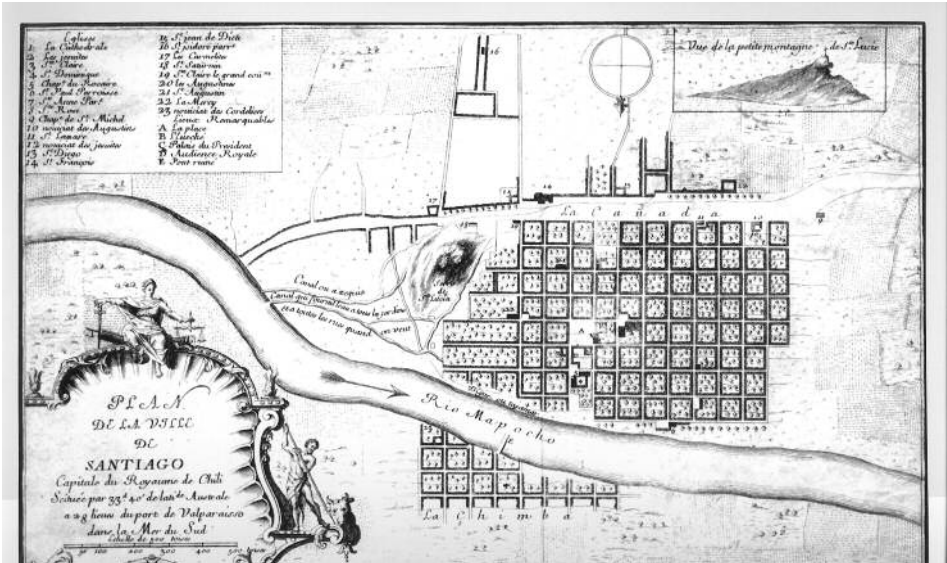
²⁵ Zona comprendida por: avenida Matta, por el norte, Santa Rosa, por el poniente, el zanjón de la Aguada, por el sur y el Camino de Cintura Oriente, se caracterizará por una trama homogénea, sobre todo con respecto a las dimensiones y proporciones de sus manzanas.

²⁶ Sady Zañartu, *Santiago, calles viejas*, Santiago, Editorial Andujar, 2000, p. 95; Forray, Figueroa, Hidalgo, *op. cit.*, p. 36.

²⁷ La cesión del terreno para la construcción del colegio e iglesia de San Diego fue realizada por doña María de Viera y Alderete, viuda del capitán Lorenzo Núñez de Silva, devota de la figura de san Francisco en el año 1664. Las especificaciones de dicha donación fueron las siguientes: “le otorgó de su libre y espontanea voluntad y le hizo gracia y donación de un sitio de dos cuadras de largo por media de ancho que poseía en la Cañada y cuyos deslindes eran: por el frente, con la acequia de dicha Cañada, por la parte de abajo (poniente), con casa del capitán Cid Maldonado, calle por medio; por la de arriba (oriente), con casas de los Corrales, y por la espalda con las de doña María de Vuevo”: Roberto Lagos, “El antiguo colegio de San Diego y la Universidad del Estado”, en *Revista Seráfica de Chile*, año VII, N° 144, Santiago, redactada por los PP. Franciscanos de la Provincia de la SS. Trinidad, 1913, pp. 4-17, 7.

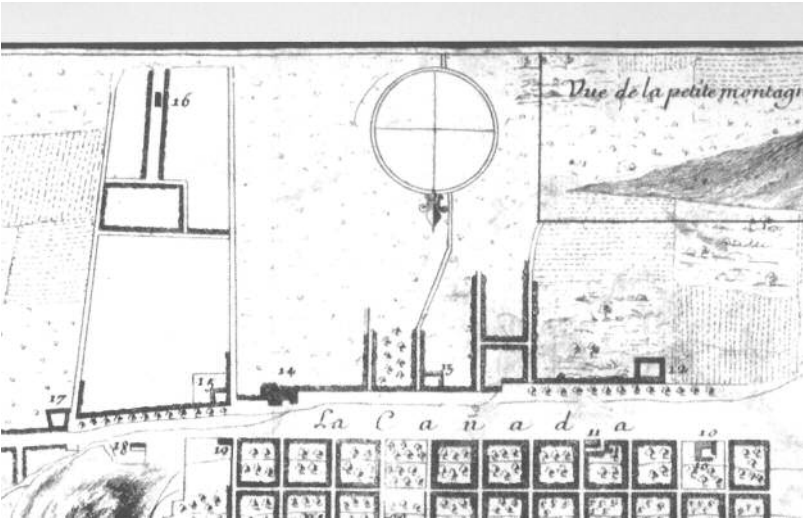
²⁸ Schokolnik, *op. cit.*, pp. 236-237.

FIGURA 6
Plano de Santiago de A. F. Frézier (1712)



Fuente: Amédée-François Frézier, “Plan de la Ville de Santiago”, 1714 (20 x 29 cm), en Amédée-François Frézier, *Relation du Voyage a la Mer du Sud aux cotes du Chili et du Pérou*, 1712, 1713, 1714, Paris, Chez Nyon, 1732, p. 28.

FIGURA 7
Plano de Santiago de A. F. Frézier (1712)
[detalle: Costado sur de La Cañada a comienzos del siglo XVIII]



Fuente: Frézier, “Plan...”, *op. cit.*

Como se puede observar en el plano de Amédée-François Frézier de 1712, entre las pocas intervenciones realizadas al sur de La Cañada, a la fecha, sobresalen cinco hitos claramente identificables. Desde el poniente a levante: el noviciado de los jesuitas (N° 12, en el plano); la iglesia de San Diego (13); la iglesia de San Francisco (14); San Juan de Dios (15) y las carmelitas (17). Desde el punto de vista cartográfico, cabe señalar la inusual orientación de este plano, con el sur hacia arriba, dando un protagonismo visual expectante a esa incipiente zona de la ciudad. Junto a ello, el plano presenta un marcado esquematismo, pero, por otro lado, algunos aspectos puntuales se representan con mucho detalle. Con todo, muestra con claridad que estas instituciones se constituyeron en el punto de arranque de callejones y caminos. En particular, la representación muestra cómo el camino que dio origen a la calle San Diego se prolonga más allá que los adyacentes, desviándose en diagonal para perderse, luego, bajo la *rosa de los vientos*. A partir de este breve examen no queda duda sobre su importancia en aquel temprano momento, cuando la iglesia de San Diego contaba ya con cuarenta años de existencia, pues se había terminado de construir en 1672, bajo la estricta vigilancia de fray Diego de Humanzoro, su principal promotor²⁹.

Una vez establecido este verdadero hito para la ciudad, San Diego cobró mayor relevancia como ruta de salida y entrada a la capital. Es por ello que con el paso del tiempo otras construcciones fueron ocupando sus costados. Entre ellas existió una en particular que dio especial relevancia al sector sur de La Cañada y que contribuyó a que el camino comenzara a tomar ese cariz comercial que mantiene hasta el día de hoy. Nos refreímos al Mercado de San Diego, emplazado en los terrenos que hoy ocupa el parque Almagro, el cual se convirtió en el primer centro de abastos para las poblaciones ubicadas al sur de La Cañada.

El Mercado de San Diego, según Carlos Peña Otaegui, tuvo sus antecedentes en una parada de carretas, donde los viajeros provenientes del sur descansaban y daban de beber a sus animales antes de entrar a la ciudad, y aprovechaban de vender algunos de sus productos³⁰. En esa misma línea, un documento de la Real Audiencia, citado por el mismo autor, da cuenta que para 1787 San Diego era “una calle sin empedrar, pantanosa en todas las estaciones y principalmente en invierno y su acequia de agua contemplativa y no corriente”³¹.

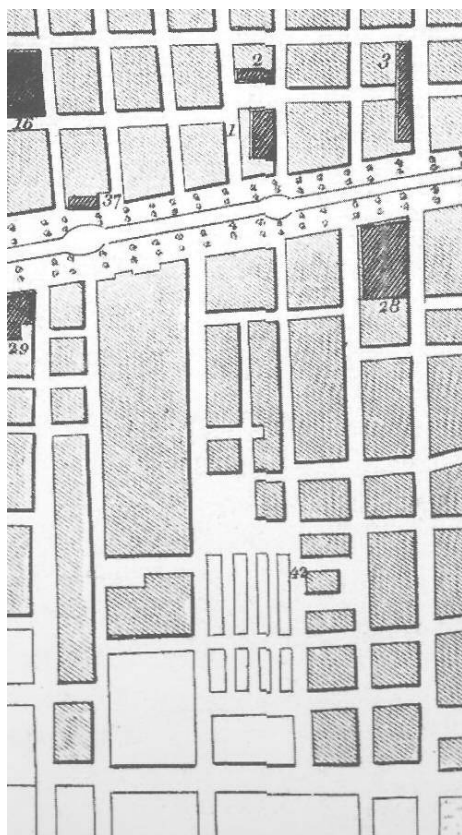
A mediados del siglo XIX podríamos encontrar una fecha probable para la inauguración de este centro de abastos, toda vez que ya lo podemos ver representado en el plano de Santiago realizado por la Expedición Astronómica Norteamericana, al mando del capitán James Melville Gilliss [figura 8].

²⁹ Alberto Medina Rojas y Andrés Pinto Picó, “La iglesia San Diego la Nueva. Arqueología histórica de la Casa Central de la Universidad de Chile”, en *Revista Chilena de Antropología*, N° 3, Santiago, 1980, pp. 11-24.

³⁰ Carlos Peña Otaegui, *Santiago de siglo en siglo*, Santiago, Editorial Zigzag, 1944, tomo II, p. 110.

³¹ *Op. cit.*, p. 111.

FIGURA 9

*Plano de Santiago de J. M. Gilliss (1852)**[detalle: Contexto urbano del Mercado de San Diego, mediados del siglo XIX]*Fuente: Gilliss, *op. cit.*.

En el contexto de la cartografía histórica de Santiago, este es el primer plano en que aparece el Mercado, representado a través de ocho pequeños rectángulos, del mismo ancho, pero de distinto largo, que se reúnen en dos grupos, norte y sur, más la pequeña manzana ubicada a la derecha, y señalizada con el N° 42 de las referencias del plano. No obstante, es evidente que su emplazamiento es estratégico, quedando situado a escasas tres cuadras de La Cañada. Las manzanas que lo circundan, de acuerdo con la gráfica del plano, se encontraban en un alto grado de ocupación, destacándose su fraccionamiento en las proximidades del Mercado, asegurando con ello una permeabilidad más intensa desde San Diego. Por último, debemos destacar el vacío en forma de “ele” en su frente norte; muy probablemente, se trataba de una plazuela que actuaba como ante sala, o espacio de transición entre la ciudad y sus recintos interiores.

El tercer hito que permitió definir el carácter de San Diego, fue la instalación del matadero público en su extremo sur, en 1847. Este recinto fue el primero constituido,

bajo administración municipal, emplazado allí debido a su distanciamiento del centro, y porque contaba con un curso de agua cercano, el zanjón de la Aguada, que permitía deshacerse con rapidez de los distintos tipos de desechos que traía consigo la matanza de animales y faena de la carne.

FIGURA 10
Plano de Santiago de Ernesto Ansart (1875)
[detalle: Contexto urbano del Matadero Municipal de Santiago
en la segunda mitad del siglo XIX]



Fuente: Detalle de la figura 5, en Ansart, *op. cit.*

A pesar de no contar con antecedentes precisos sobre su localización original, en el plano de Ernesto Ansart, de 1875, podemos ver representado el Matadero por primera vez. Con una gráfica muy específica, destaca el Matadero como una de las infraestructuras más importantes de la ciudad. A diferencia de otras instituciones, que Ernesto Ansart representa con una imagen extraída desde el libro de Recaredo Tornero, en el caso del Matadero dibuja su planta con gran determinación³². En efecto, la represen-

³² Carolina Beovic Farías, “Plano de Ansart y sus recursos representativos: el uso de la fotografía”, en Fernando Pérez, *Arquitectura y Cultura en el Santiago de Ansart*, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, Escuela de Arquitectura, taller de investigación, primer semestre, 2002 (documento inédito).

tación es nítida en su implantación, situándolo entre las calles Magallanes (extensión de San Francisco), Franklin, y Llanquihue. El extremo sur no alcanza a aparecer, y no sabemos si allí había una calle, o un simple espacio abierto colindante con el zanjón de la Aguada³³. Confinado entre esos límites, el Matadero se caracterizaba por cuatro largos pabellones que miraban al norte, dejando entre ellos tres grandes patios. El primero y el segundo patio quedaban divididos en dos partes por la prolongación de la calle Chiloé. El tercer y último patio cerraba el conjunto, bloqueando la salida hacia el sur. El espacio central, más amplio, quedaba cerrado también por el poniente, definiendo una “fachada” hermética por calle Magallanes. Esta descripción hace pensar que el funcionamiento del Matadero estaba sujeto a su implantación en la trama de calles. En efecto, es posible intuir que en relación con las calles que corren norte sur se establecían las relaciones con los consumidores provenientes de la ciudad, mientras que en sentido oriente poniente se daba la dinámica de su funcionamiento interno, dejando una clara salida por la calle Magallanes, al sur, es decir, al Zanjón de la Aguada.

En este contexto, la inauguración de este establecimiento produjo, al igual como lo había hecho antes el Mercado de San Diego, la extensión de la ciudad hacia el límite sur de Santiago, reforzando la centralidad de la calle en dicho proceso. Si bien fue un proceso que se desarrolló paulatinamente, la instalación del Matadero implicó que en 1873 se extendiera hasta sus instalaciones la línea del ferrocarril urbano, los llamados “carros de sangre”, con la finalidad de poder llevar la carne faenada de forma segura e higiénica hasta el Mercado Central. Con ello se establecía, por primera vez, un vínculo directo entre ambos establecimientos³⁴, constituyendo un sistema de funcionamiento productivo al interior de la ciudad. Junto a este adelanto, fundamental para la modernización de Santiago, la instalación del tendido ferroviario implicó también el cambio del pavimento de las calles, respondiendo a los requerimientos técnicos de estos nuevos sistemas de transporte, considerando entre otros aspectos, la mejora de la estabilidad y drenaje del suelo urbano³⁵.

De este modo, junto con las intensas actividades propias del Matadero se constituyó un profuso arrabal en sus alrededores, compuesto por poblaciones de sectores populares

³³ El plano de Alejandro Bertrand de 1890, muestra ya el confinamiento del Matadero en cuatro manzanas, siendo la calle Placer la que marca su límite sur.

³⁴ Gracias a esta operación, se logró conectar tempranamente y de modo expedito los extremos norte y sur de Santiago: Álvaro Salas, “El tranvía de sangre, fisonomía revelada por la reconstrucción del plano de Santiago de Bertrand (1890)”, ponencia presentada en el Seminario de Cooperación Internacional, “Cartografía, movilidad y transformaciones urbanas: Barcelona, La Habana, Lima y Santiago”, realizado en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Pontificia Universidad Católica de Chile, 15 de mayo 2013. Véase también, Álvaro Salas, *La ciudad de los tranvías, Santiago 1857-1929: De cuadrícula a territorio reticular. Puntos, líneas, redes y lugares*, tesis de doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2014.

³⁵ En ese mismo momento, y en el contexto de la transformación de Santiago, Benjamín Vicuña Mackenna abordaba el problema de la repavimentación de todas las calles de Santiago, al menos en términos teóricos, ya que en la práctica se encontró con un sinnúmero de dificultades. En efecto, llegó a la conclusión de que el mejor pavimento para reemplazar el rústico empedrado de las calles de la ciudad, era el adoquín, sin embargo, en Santiago no encontró quien lo pudiera producir ni instalar. En Europa, éste era el pavimento que más se utilizaba pues el “macadán” ya venía en retirada: Benjamín Vicuña Mackenna, *La transformación de Santiago*, Santiago, Imprenta de la librería El Mercurio de Oreste L. Tornero, 1872, pp. 99-112.

ubicadas en el predio denominado El Conventillo, que colindaba con el zanjón de la Aguada. De acuerdo con lo señalado por Armando de Ramón, esta periferia, ubicada al poniente del Matadero, en una extensión aproximada de ciento diez hectáreas y contenida entre las calles San Diego y San Ignacio, era a mediados del siglo XIX una de las más pobres y densas de Santiago³⁶.

La intensificación de la vida urbana en la calle San Diego se vio reforzada, además, por otro tipo de iniciativas. Una de ellas fue la decisión del presidente Federico Errázuriz Zañartu –por cierto, muy celebrada por Benjamín Vicuña Mackenna– de trasladar y reunir allí las diversas “chinganas” que se repartían por la ciudad, cuyo objetivo era vigilar de mejor forma ese tipo de negocios muy mal visto por las autoridades³⁷.

Junto a esto, la condición marginal que comenzaba a adquirir este sector de la ciudad permitió la instalación, en el extremo sur de San Diego, y en torno al Matadero, de una serie de talleres artesanales y fábricas que fueron conformando un incipiente barrio industrial, que en su conjunto definirían su carácter en el inicio del siglo XX. Los principales rubros a los que estaban dedicadas dichas industrias eran las del cuero y calzado, del vidrio y del azúcar, junto a otros emprendimientos llevados adelante con materias primas que eran posibles de obtener desde el mismo Matadero. Todo ello impulsó la conectividad del sector, que para 1900, con la llegada del tranvía eléctrico, contaba con un mayor número de líneas que lo unían al centro y al norte de Santiago, teniendo como base para su funcionamiento el eje de San Diego³⁸. Este trazado de vías se extendería a otras calles, como San Francisco, Arturo Prat y Franklin, contribuyendo al mejoramiento de la conectividad en el barrio y la ciudad³⁹.

Similar efecto tuvo el establecimiento, en 1903, de la Estación San Diego, la cual formaba parte del *Ferrocarril de Circunvalación*, que en aquella década cerraba la periferia sur de Santiago con su anillo de acero, definiendo con claridad cuáles eran los límites de “la” ciudad. Dicha estación representaría un importante papel en la intensificación de las labores de matanza, aumentando el volumen de animales sacrificados, prestando también sus dependencias para la llegada y despacho de diferentes insumos y productos utilizados por las distintas industrias localizadas en el sector. De este modo, era posible articular funcionalmente esta parte de Santiago con el resto del país a través del *Ferrocarril Longitudinal*, con origen en la Estación Central⁴⁰.

De este modo, la etapa del camino de San Diego llegó a su fin, constituyéndose en la calle más importante del sector sur de Santiago, ya que, por un lado, permitía emplazar importantes actividades comerciales, pero, por otro, seguía dando solución al tránsito de la población en un sector fundamental para el funcionamiento de la ciudad. La compa-

³⁶ De Ramón, *Santiago de Chile...*, op. cit., p. 143.

³⁷ El proyecto de una casa de diversión popular ya estaba listo, y colgados sus planos en las oficinas de la Intendencia, en 1872. Vicuña Mackenna, *La transformación...*, op. cit., pp. 90-91. En 1873 se establece el primer local de este nuevo “programa” urbano, en la esquina nororiental de San Diego con la actual Av. Matta.

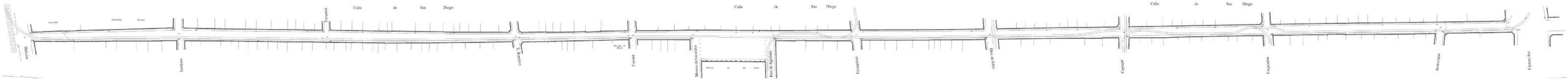
³⁸ Forray, Figueroa, Hidalgo, op. cit., p. 38.

³⁹ Ramón Lira, *Los viejos tranvías se van: antaño y hogaño de la locomoción colectiva, historia, glosas viñetas, estampas, semblanzas y otros relatos*, Santiago, 1955, (s.n.).

⁴⁰ Dirección General de Obras Públicas, Ferrocarriles, “Estudio de las normas Generales que deben servir de base para su terminación. (FFCC de CIRCUNVALACION)”, Archivo Intendencia de Santiago, noviembre 1915, vol. 412.

FIGURA 11

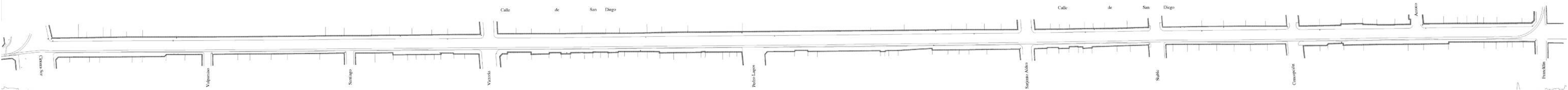
Calle San Diego, desde Delicias al Camino de Cintura Sur.



Fuente: Plano realizado a partir de la digitalización y vectorización del rollo N° 236, que forma parte de los planos de calles de Santiago de Alejandro Bertrand de 1889-1890, elaborado en el contexto de la investigación FONDECYT N° 1110684, *op. cit.*

FIGURA 12

Calle San Diego, desde el Camino de Cintura Sur hasta Franklin



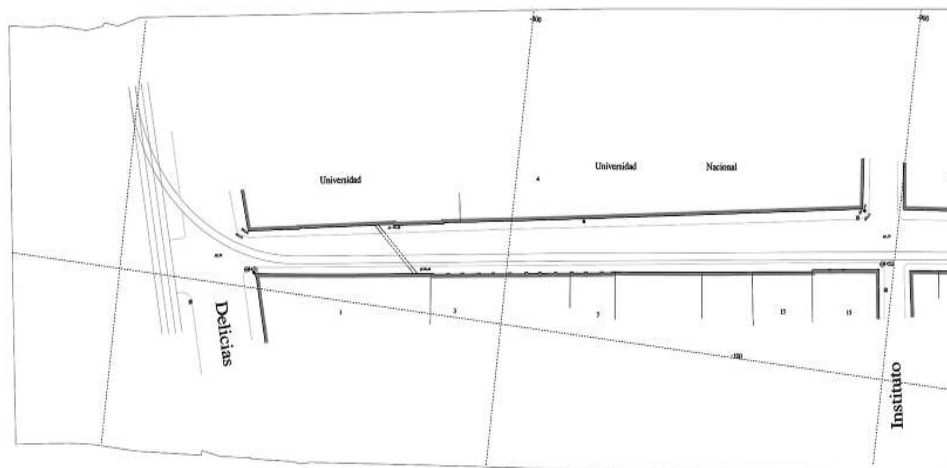
Calle San Diego, desde el Camino de Cintura Sur hasta Franklin. Plano realizado a partir de la digitalización y vectorización del Rollo N° 237, que forma parte de los planos de calles de Santiago de Alejandro Bertrand de 1889-1890, elaborado en el contexto de la investigación FONDECYT N° 1110684, *op. cit.*

tibilidad y complementariedad entre estos dos roles, que se pueden resumir en la capacidad de albergar en un mismo espacio la circulación y la permanencia, cohabitando de modo segregado, es la que nos permite hablar de San Diego como una calle “moderna”.

Precisamente es esta característica, la de una calle “moderna”, la que queda de manifiesto al examinar los dos rollos en que fue representada por Alejandro Bertrand en 1890. El rollo N° 236 representa el tramo de la calle que va, según la denominación de la época, desde Delicias hasta el Camino de Cintura Sur [véase figura 11]. Por su parte, el rollo N° 237 representa el tramo restante, desde el Camino de Cintura Sur hasta Franklin [véase figura 12]. Como ya hemos adelantado, existe una clara diferencia entre estos dos tramos, pero en relación con los anchos de calles allí registrados.

En efecto, el tramo que va desde Delicias (actual Alameda) al Camino de Cintura Sur presenta una gran irregularidad en la línea de edificación como, asimismo, un ancho reducido, iniciándose en Delicias con escasos diez metros de ancho [figura 13] tal como se puede observar en una fotografía en torno a 1870, que no expresa su real importancia como arteria [figura 14]. De hecho, no se advierte su continuidad hacia el norte, interrumpido por el paseo de la alameda.

FIGURA 13
Encuentro de las calles San Diego y Delicias



Fuente: Detalle de la figura 11.

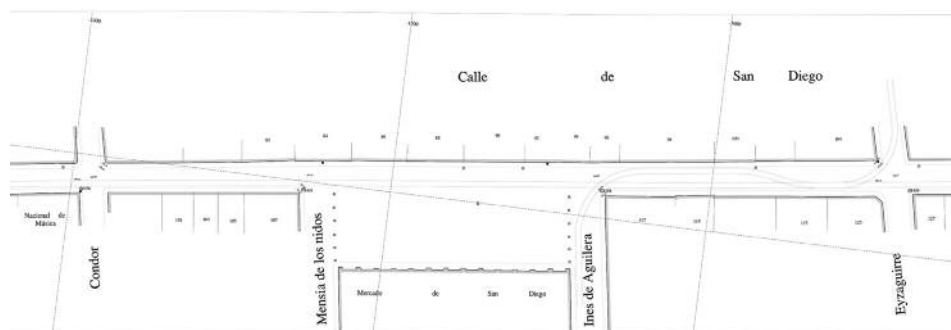
FIGURA 14
Delicias esquina San Diego (c. 1870)



Fuente: Archivo del Centro Nacional del Patrimonio Fotográfico.

Al parecer, esta situación perduró hasta 1890, cuando Alejandro Bertrand realizó su levantamiento. Por su parte, las veredas tienen un ancho variable, situándose en torno a un metro. Sorprende que en una calzada estrecha, a veces de escasos seis metros, pueda convivir el tendido del tranvía de 1,70 m con otros tipos de transportes. Al pasar frente al Mercado, la calle se ensancha formando una plazuela de 33 m de ancho. Las dos calles entre las que se sitúa el Mercado, *Mensia de los Nidos* e *Inés de Aguilera*, se prolongan en este espacio con sendas hileras de árboles, seis por cada lado [figura 15]. Es notorio, como también ya lo hemos indicado, que esta calle no tiene interrupciones producto del paso de las acequias, ya que en todo el sector estas corren de norte a sur, y las que van en dirección oriente poniente son muy pocas.

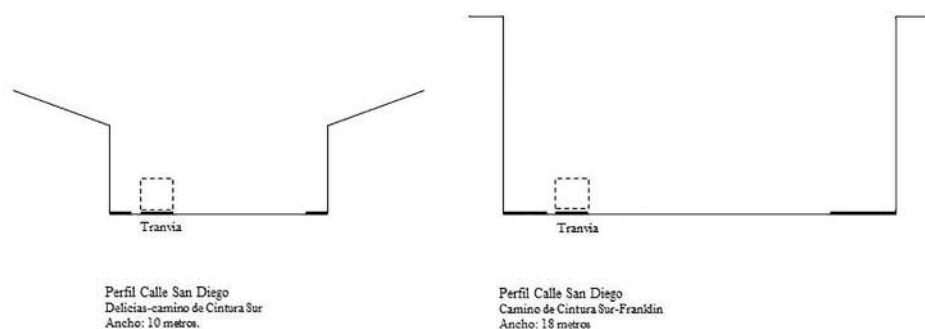
FIGURA 15
Acceso al Mercado de San Diego



Fuente: Detalle de la figura 11.

El tramo que va desde el camino de Cintura Sur a Franklin, por el contrario, presenta gran regularidad, sobre todo en el costado oriente, donde la línea de edificación solo se altera entre las calles Concepción (actual General Gana) y Arauco. En todo el tramo la calle tiene un ancho cercano a los 18 m. La vereda oriente tiene un ancho constante de 3,5 m, mientras que la poniente, que lleva a su lado el tendido del tranvía, es de dos metros. De este modo, se define un espacio segregado de la calle, que permite que los peatones puedan realizar confortablemente sus trámites cotidianos, transitar o detenerse en la vereda para conversar o contemplar una vidriera. En la calzada, por su parte, quedan libres diez metros para la circulación de otros medios de transporte [figura 16].

FIGURA 16
Perfiles de la calle San Diego, en sus dos tramos



Fuente: Esquema realizado por Germán Hidalgo en el contexto de la investigación FONDECYT N° 1110684, *op. cit.*

La iluminación de la calle, en tanto, resuelta con faroles murales, es bastante homogénea en ambos tramos. Los faroles tienen dos ubicaciones: en el vértice mismo de la esquina y en la mitad de cuadra, separados por setenta y cinco metros. Resulta descon-

certante que, dado su origen en un camino de importancia e historia, la calle no presente arborización en ninguno de los dos tramos, excepto aquella situada a un costado del mercado. El nuevo ancho de la calle iba a permitir que la altura de las construcciones se incrementara notablemente, cuestión que, además, también harían posible las nuevas tecnologías de la edificación.

Santa Rosa

El caso de Santa Rosa es, en cierta forma, similar al de San Diego, aunque su paso de camino a calle fue más lento y su origen estuvo asociado a la instalación de distintas instituciones religiosas que contribuyeron a su desarrollo y penetración en la zona sur de la ciudad.

El primer hecho de importancia que se encuentra ligado a la apertura del callejón original, fue la construcción del hospital del Socorro, obra encomendada por Pedro de Valdivia, que abrió sus puertas en 1555, como el primero de su tipo en la naciente ciudad. La cartografía histórica de Santiago no entrega información clara con respecto a su ubicación, ya que la “Prospectiva y planta de la ciudad de Santiago” de Alonso de Ovalle, de 1646⁴¹, sitúa el hospital de forma muy esquemática, ocupando la manzana que enfrenta a las actuales calles San Antonio y Mac-Iver [figura 17].

Por otro lado, el “croquis” de Tomás Thayer Ojeda, que representa el estado de la ciudad entre 1552 y 1575, sitúa el “Hospital de Nuestra Señora del Socorro” frente a las actuales calles Mac-Iver y Miraflores, colindando con la “Ermita de Nuestra Señora del Socorro”, es decir, sin callejón de por medio [figura 18]. Sin embargo, el deslinde se dibuja a eje con Mac-Iver, dando a entender que sobre él se podría establecer la continuidad de esta última calle hacia el sur. En otras palabras, el deslinde está haciendo referencia a la futura apertura del callejón que dará origen a Santa Rosa. No debe sorprender que el nombre de este primer callejón haya sido Hospital, y más tarde, San Juan de Dios, como se denominó a partir de 1617, cuando, en efecto, se hizo cargo de él la orden hospitalaria de San Juan de Dios⁴².

Con el paso del tiempo esta primera apertura fue alcanzando una mayor extensión, impulsando el desarrollo del área más próxima al hospital. En este contexto, la primera noticia que existe sobre la subdivisión de los terrenos cercanos fue la operación realizada en 1675 por el obispo de Santiago, fray Diego de Humanzoro, quien autorizó a los padres franciscanos para que parcelaran y vendieran los terrenos ubicados al oriente del hospital San Juan de Dios, permitiendo su uso residencial. Junto a esto, también se gestionó la apertura de un segundo callejón, ubicado hacia el oriente, que más tarde se convertiría en la calle Carmen⁴³.

Ambos hechos se encuentran representados en el plano de Amédée Frézier de 1712⁴⁴. En efecto, el plano nos muestra con claridad el frente sur de La Cañada, donde

⁴¹ Alonso de Ovalle, “Prospectiva y planta de la ciudad de Santiago”, 1646, 15 x 22 cm, en Alonso de Ovalle, *Histórica Relación del Reino de Chile*, Roma, Francisco Cavallo, 1646; Martínez, *op. cit.*, pp. 32-33.

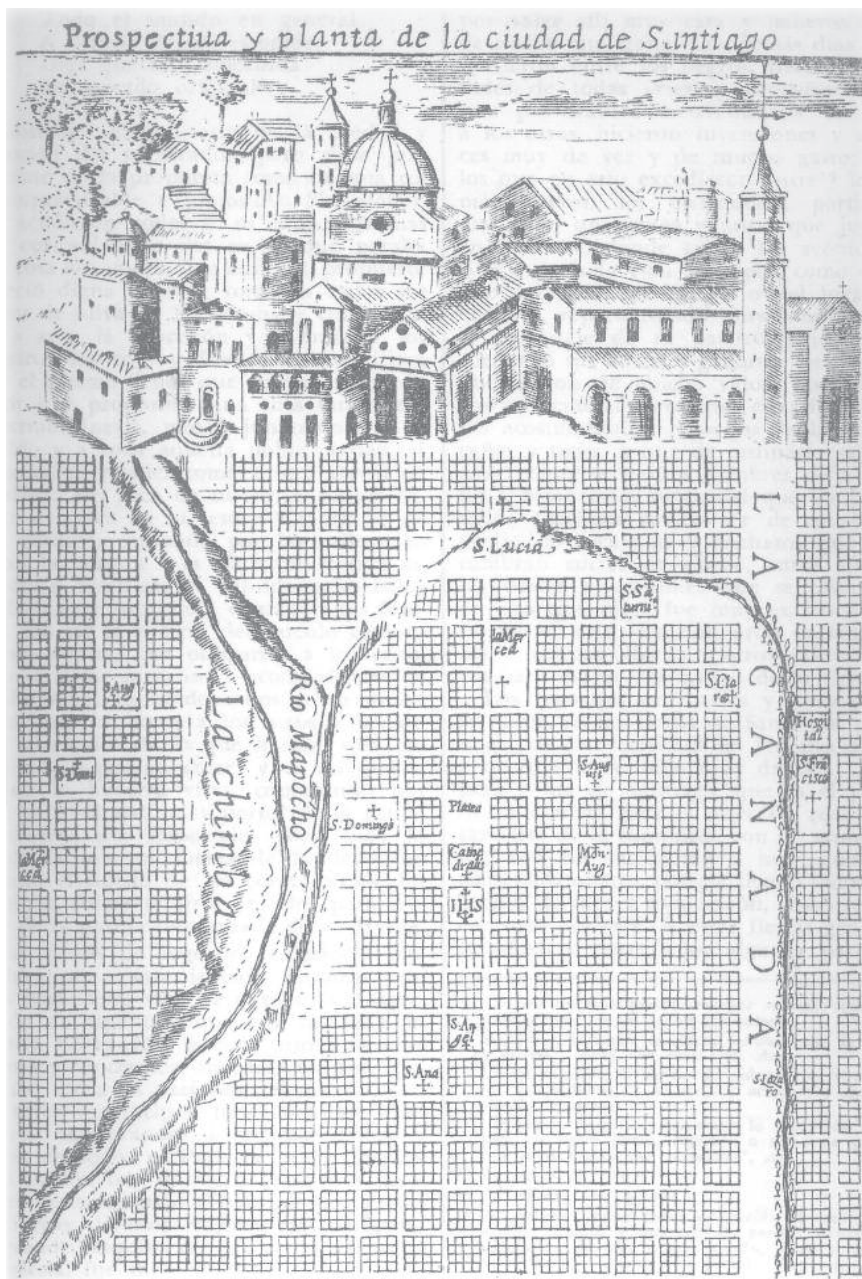
⁴² Sady Zañartu, *Santiago, calles viejas*, Santiago de Chile, Editorial Andujar, 2000, p. 136.

⁴³ *Op. cit.*, p. 137

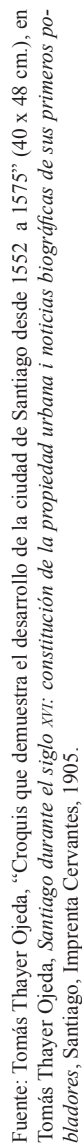
⁴⁴ Frézier, *op. cit.*

FIGURA 17

“Prospectiva y planta de la ciudad de Santiago” (Alonso de Ovalle, 1646)



“Croquis que demuestra el desarrollo de la ciudad de Santiago desde 1552 a 1575”



se destaca el trazado de los dos callejones, y entre ellos un borde completamente construido. Frente a este mismo tramo hay dibujada una línea de árboles que le otorga identidad al lugar en relación con el resto de La Cañada, dotándolo de cierto grado de urbanidad. Ya hemos señalado el carácter esquemático del que adolece el plano de Amédée Frezier, como, por el contrario, también hemos hecho notar la precisión que alcanza en la representación de algunos detalles. En este sentido, podemos destacar la información precisa, aunque escasa, del plano. Primero, la ubicación del hospital definiendo un callejón que coincide con el trazado de la actual calle Mac-Iver. Segundo, la posición esquinada del hospital y su ordenación en torno a un patio central, dejando hacia atrás otro abierto que lo envuelve. Mucho más atrás hay una gran extensión vacía, limitada por un callejón transversal de menor jerarquía. Desde este lugar, de acuerdo con lo que indica el plano, era posible acceder al templo de San Isidro, a través de un tortuoso recorrido.

El templo, construido en 1686, con el pasar del tiempo se constituyó en un polo de crecimiento de un nuevo barrio, situado extramuros de Santiago, contribuyendo con ello a que el callejón de Santa Rosa tomara mayor relevancia como camino. En efecto, si bien la construcción del templo había dado origen a una nueva calle, conocida como San Isidro, esta no tenía salida a La Cañada, quedando tapada por el gran vacío ya descrito junto al hospital San Juan de Dios⁴⁵. Sin duda, algo de lo que pudo ser en un inicio ese barrio es lo que representa Amédée Frezier, a través de un área rectangular que sitúa al norte del templo.

Aparentemente, el crecimiento de este sector fue acelerado y su desarrollo no obedeció a una traza premeditada, sino que se fue dando en el tiempo. Esto queda de manifiesto en una nota del Cabildo de Santiago, en sesión del 1 de febrero de 1687, donde se observaba con preocupación:

“[...] en los barrios de San Isidro y otros que están detrás del Hospital y del convento de San Francisco, del de San Diego y demás tierras que por aquella parte corren para el río Maipo, se van abriendo calles y edificando casas y porque conviene que por la extensión que tiene por aquella parte la ciudad, se guarde la traza y forma de ella, sería conveniente que por bando se previniese a todos los que hacen nuevas obras, edificando o abriendo calles o haciendo cercas, que no lo hagan sin haber citado al alarife de la ciudad”⁴⁶.

A juzgar por lo indicado en la cartografía histórica, las citas al alarife de la ciudad no fueron de lo más expeditas ni frecuentes, ya que la apertura de calles y subdivisiones se siguieron realizando del mismo modo de siempre, haciendo de este cabezal del sector sur uno de los que presenta mayores irregularidades en su morfología, incluso, hasta el día de hoy.

En su conjunto, estos hechos dieron una relevancia especial al callejón de Santa Rosa, que fue poco a poco dejando esta condición para constituirse en la principal conexión entre el nuevo barrio de San Isidro y el resto de la ciudad. Sin embargo, existió otro hecho, ocurrido en la segunda mitad del siglo XVIII, que marcó un antes y un des-

⁴⁵ Patricio Scheleff, Iván Theodulof, y Gonzalo Toro, “La diversidad como valor en la arquitectura: Barrio San Isidro, Sur de la Alameda”, en *ARQ*, N° 24, Santiago, septiembre de 1993, pp. 30-35.

⁴⁶ Actas del Cabildo de Santiago, 1 de febrero de 1687, en René León Echaíz, *Historia de Santiago*, Santiago, Municipalidad de Santiago, 1975, 2 vols., vol. 1, p. 160.

pués en la cronología del barrio. Nos referimos al establecimiento del primer cementerio de carácter oficial del sector sur, del cual no hemos encontrado un registro cartográfico fehaciente. Este campo santo, que según Diego Barros Arana, estaba ubicado en entre las actuales calles Santa Rosa y San Francisco, a la altura de avenida Matta, regularizó la sepultura de los fallecidos en el hospital San Juan de Dios, que con anterioridad eran depositados de manera informal en el patio del mismo recinto, situación que se prolongó hasta su colapso⁴⁷. También iban a dar a dicho campo santo los difuntos provenientes de los sectores más pobres de la ciudad, que no podían ser enterrados en las iglesias⁴⁸. Por su parte, Justo Abel Rosales también lo situó en las inmediaciones del callejón de Santa Rosa, pero al llegar al canal San Miguel⁴⁹. Se trataría del lugar donde luego se instaló la Casa de Corrección de Mujeres, a cargo de las Hermanas de Santa Rosa, institución que aparece representada por primera vez en el plano de James M. Gilliss [figura 19]. Aunque lo ubica erróneamente el que denomina “Men’s Hospital” en la vereda poniente de Santa Rosa, y no en la vereda oriente, como lo hace Amédée Frezier, su plano nos entrega una imagen bastante elocuente de lo que podría haber sido esta parte de la ciudad a mediados del siglo XIX. Se advierte una intensa subdivisión del barrio en torno a la iglesia de San Isidro y su plaza, con manzanas de forma y tamaño irregular. Su límite sur se situaba en las inmediaciones del canal San Miguel, el cual no aparece representado en el plano, y en su lugar vemos un área vacía, de un ancho mayor al de las calles aledañas. Más allá de su funcionalidad como suministro de aguas, provenientes desde el sector oriente, el canal permitió la subdivisión del suelo, articulando el territorio que se encontraba en sus márgenes, justamente en un sector que desde un inicio carecía de ellos.

El campo santo, al que hemos hecho mención, cerró sus puertas pocos años después de que las abriera el Cementerio General, en 1821. Durante su vigencia propició un uso más intenso del Callejón Santa Rosa, convirtiéndose en un corredor urbano de relativa importancia. En 1828, ya se extendía más allá del canal San Miguel, alcanzando las inmediaciones de la Alameda de los Monos (actual Av. Matta), que en esas fechas recién se abría en una extensión de cuatro cuadras, uniendo Santa Rosa con San Diego⁵⁰. Este hecho, por sí solo, señala la importancia y el papel que comenzaban a adquirir en aquella época estas dos vías urbanas del sector sur de Santiago.

Cabe señalar, por último, que la inauguración del Matadero en 1847 benefició también, aunque de modo indirecto, tanto la extensión como el poblamiento del eje definido por Santa Rosa. Aunque favorecida por la cercanía a este importante programa urbano, Santa Rosa no logró, sin embargo, equiparar a San Diego en relevancia. Como lo confirma el plano de Ernesto Ansart, Santa Rosa debió esperar la urbanización del sector sur oriente de Santiago para intensificar sus actividades y funciones urbanas, pues, aunque en ese plano la vemos trazada con rectitud y un ancho apreciable, su borde oriente se ve

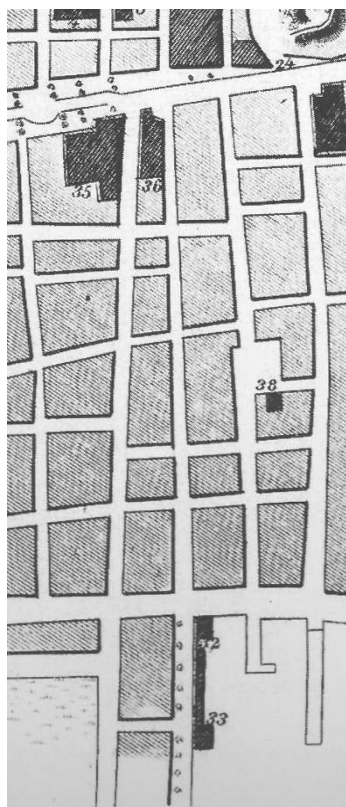
⁴⁷ Diego Barros Arana, *Obras completas*, Santiago, Imprenta Cervantes, 1911, tomo x: “El entierro de los muertos en la época colonial”, pp. 41-42.

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ Justo Abel Rosales, *Historia y tradiciones del cementerio general de Santiago*, Santiago, Imprenta Victoria, 1890, pp. 4-5.

⁵⁰ León Echaíz, *op. cit.*, p. 82.

FIGURA 19
Contexto urbano de la Casa de Corrección de Mujeres



Fuente: Detalle de la figura 8. Indicado con el N° 32 en la tabla de referencias del plano.

despoblado, algo que sin duda mermaba su potencial emplazador. Corrobora esta tardía valorización, el hecho de que Santa Rosa recién pudo contar con una línea del *Ferrocarril Urbano* en 1895, y que aun así, esta línea no se extendió más allá de la avenida Matta, tal como lo destaca Allen Morisson⁵¹ y como lo veremos más adelante, cuando analicemos la calle a partir del levantamiento de Alejandro Bertrand. Por último, el mismo hecho que compartiera este servicio de transporte con la calle San Francisco ya nos indica su carencia de actividades y, por tanto, su menguada demanda de este medio de locomoción.

Al concluir el siglo XIX, Santa Rosa quedaba a las puertas de transformarse en una calle con capacidad emplazadora⁵². Sin embargo, aquello recién se concretó después de

⁵¹ Allen Morrison, *Los tranvías de Chile, 1858-1978*, Santiago de Chile, Editorial Ricaaventura, 2008, p. 138.

⁵² El detenimiento del desarrollo de este sector se puede observar con claridad en el plano “Santiago y sus alrededores. Parte de la zona central de Chile regada por los acueductos de la Sociedad del canal de Maipo”, 1901, Sociedad del Canal de Maipo, *170 años*, Santiago, La Sociedad, 1997, p. 107.

1920, una vez que fueron loteados y vendidos los predios de la chacra El Carmen, al sur de avenida Matta, cuando ese aislado sector de la ciudad, refractario a lo moderno, fue finalmente urbanizado⁵³.

Este lento y extenso proceso que acabamos de describir quedó representado, como en una instantánea, en los rollos N° 248, 249 y 250, del levantamiento de calles de Alejandro Bertrand de 1890. Por cierto, la necesidad de abordar esta extensa arteria de la zona sur de Santiago obligó a Alejandro Bertrand a subdividirla en tres rollos para su adecuado registro y representación. Sin embargo, que la calle fuera dividida en tres partes para su representación, parece que no fue una decisión arbitraria ni una mera práctica. Esto es lo que veremos a continuación.

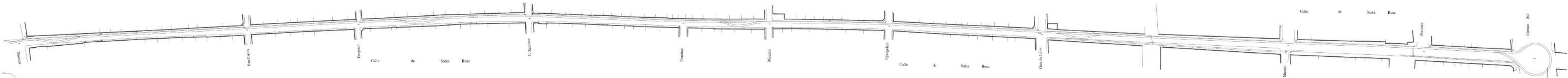
El rollo N° 248, que comprende desde Delicias al Camino de Cintura Sur, es el más largo de los tres, y nos muestra la calle con su impronta colonial [véase figura 20]. En efecto, la calle parte en Delicias con un ancho de 12,5 m, los cuales setenta metros más al sur se reducen a escasos nueve. En toda la extensión de este tramo se advierten irregularidades del mismo tipo, con permanentes entrantes y salientes en la línea de edificación. Las propiedades con acceso por esta calle, en general, tienen un frente estrecho, en torno a los 10 m, lo que es indicativo de una intensa subdivisión del suelo, producto de un largo proceso de desarrollo. Esta situación, de irregularidad, culmina, sin embargo, al llegar a Diez de Julio. A partir de este cruce vemos que la calle adquiere de forma gradual un ancho mayor, pasando desde 15 a 18 m al llegar al Camino de Cintura Sur. Sin duda, este mayor ancho de la calle se comenzó a implementar con celeridad en la segunda mitad del siglo XIX. De acuerdo con lo que indica el plano, todo el tramo tiene veredas que se ensanchan en proporción a cómo lo va haciendo la calle. Este tramo cuenta, además, con una vía de ferrocarril urbano, la cual va adosada a la vereda oriente, y remata en un *bucle* de retorno, en el cruce con el Camino de Cintura Sur. La iluminación, por medio de faroles, se presenta de modo regular, cada setenta u ochenta metros, entre Delicias y Diez de Julio; mientras que, entre Diez de Julio y el Camino de Cintura Sur, prácticamente desaparece. Otro rasgo singular es que, desde Diez de Julio hacia el sur, aparece una acequia que corre por el costado poniente de la calle, apegada a la vereda.

El siguiente tramo de la calle, representado en el rollo N° 249, considera desde el Camino de Cintura Sur a Franklin [véase figura 21]. A pesar de mantener un ancho constante de 18 metros, el tramo presenta bastantes irregularidades, que lo vuelve identificable con claridad. En efecto, el costado poniente de la calle está subdividido en propiedades con frentes variables, unos estrechos, menos de 10 m, y otros muy amplios, de más de ochenta. Las cuadras en este costado de la calle son muy largas, destacándose por su gran distanciamiento las siguientes bocacalles: Victoria, Maule, Ñuble, Concepción, Arauco, y Franklin. Por su parte, el costado oriente sólo se representa con una línea continua y no muestra mayor información, aunque se indican los siguientes nombres, de norte a sur: Galvarino, Amazonas, M. León Prado, Pedro Lagos y Sargento Aldea. Hay subdivisión parcelaria al comienzo del tramo, con propiedades de frente

⁵³ Waldo Vila, *La urbanización obrera en Santiago sur, 1905-1925. De arrabal decimonónico a periferia proletaria*, Santiago de Chile, tesis doctoral en Arquitectura y Estudios Urbanos, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2014, capítulo 4, pp. 307-341.

FIGURA 20

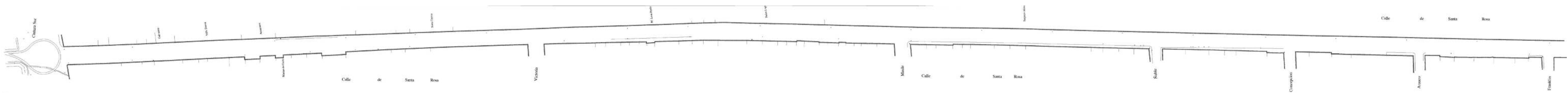
Calle Santa Rosa, desde Delicias al Camino de Cintura Sur.



Plano realizado a partir de la digitalización y vectorización del Rollo N° 248, que forma parte de los planos de calles de Santiago de Alejandro Bertrand de 1889-1890, elaborado en el contexto de la investigación FONDECYT N° 1110684, *op. cit.*

FIGURA 21

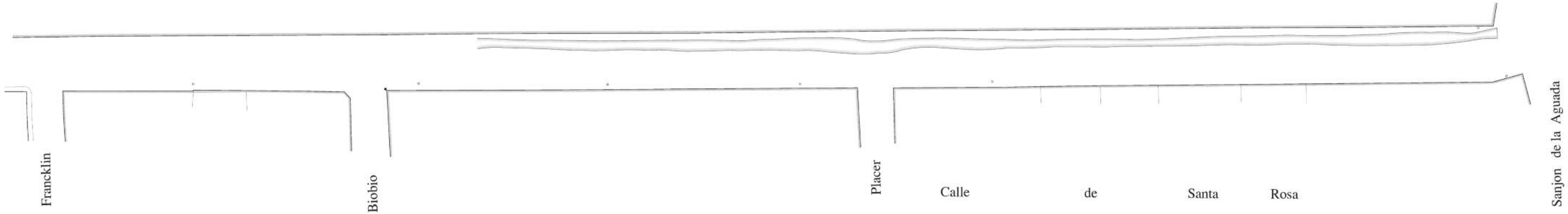
Calle Santa Rosa, desde el Camino de Cintura Sur hasta Franklin.



Plano realizado a partir de la digitalización y vectorización del Rollo N° 249, que forma parte de los planos de calles de Santiago de Alejandro Bertrand de 1889-1890, elaborado en el contexto de la investigación FONDECYT N° 1110684, *op. cit.*

FIGURA 22

Calle Santa Rosa, desde Franklin hasta el Zanjón de la Aguada.



Plano realizado a partir de la digitalización y vectorización del Rollo N° 250, que forma parte de los planos de calles de Santiago de Alejandro Bertrand de 1889-1890, elaborado en el contexto de la investigación FONDECYT N° 1110684, *op. cit.*

variable. Curiosamente, entre M. León Prado y Pedro Lagos, hay dos propiedades de frentes muy exigüos, de sólo 12 m de ancho cada una. En la práctica no hay veredas en ninguno de los dos lados de la calle, solo vemos aparecer alguna en el costado poniente, pero de corta extensión. Tampoco se indican faroles o postes.

Por último, el rollo N° 250 es el más corto de los tres, y nos muestra el tramo que va desde Franklin hasta el zanjón de la Aguada [véase figura 22]. Sorprende la regularidad de este tramo, presentando un ancho constante de 18 metros, con línea oficial continua, pero sin ninguna vereda. El costado poniente es el único con mayor intervención, quedando subdividido por tres bocacalles, de norte a sur, ellas son: Franklin, Biobío y Placer. La primera cuadra está dividida en tres propiedades de frente variable; la segunda, es la que contiene al Matadero y no presenta subdivisión alguna; la tercera es la cuadra más larga de las tres, conteniendo seis propiedades que presentan frentes de anchos variables. El costado oriente no presenta ninguna información, con excepción de la línea oficial que es continua. A pocos metros de la bocacalle Biobío se desarrolla hacia el sur un curso de agua, de tres metros de ancho. Este canal corre al costado oriente de la calle, y al llegar a la zona señalada en el plano como zanjón de la Aguada, desaparece del mismo modo como apareció, tajantemente.

Los tres rollos analizados describen con claridad los hechos que antes hemos expuesto sobre el desarrollo de la calle Santa Rosa, tanto en términos de lo que indica su cronología como la cartografía histórica. De esta descripción y análisis nos queda como conclusión las siguientes observaciones: el primer e intenso desarrollo de la calle, hasta las inmediaciones del canal de San Miguel, es decir, lo que muestra el rollo N° 248. Tal como lo muestra el plano de James M. Gilliss, el desarrollo de la ciudad quedó contenido en este lugar hasta mediados del siglo XIX. En segundo lugar, vemos que el desarrollo de Santa Rosa fue propiciado desde el sur por las actividades del Matadero, y por este mismo motivo se destaca su complementariedad, en este tramo, con la calle San Diego, es decir, lo que muestra el rollo N° 249, cuestión que corrobora el plano de Ernesto Ansart. Finalmente, se confirma su condición de límite de la ciudad por el oriente, cuestión que queda en evidencia en el rollo N° 249 y sobre todo, en el N° 250, ello debido a la mejor rentabilidad de estos suelos bajo un régimen de explotación agrícola y no inmobiliario⁵⁴.

San Ignacio

Por último, el caso de la calle San Ignacio es diferente a los analizados, ya que en su origen no fue un camino, sino más bien un modesto callejón privado. No obstante, vale la pena que nos detengamos en él por dos motivos: primero, por el papel que representó en el desarrollo del sector sur de Santiago, y segundo, por su protagonismo en el *Plano Detallado de Santiago* de Alejandro Bertrand, como lo señalamos al inicio de este artículo.

⁵⁴ Sebastián Zarhi, “Rentabilidad agrícola: claves para el crecimiento de la periferia suroriental de Santiago 1875-1930”, en taller de investigación dirigido por Germán Hidalgo e Italo Cordano, “Santiago 1910. Límite urbano y anillo de circunvalación: vivir la periferia”, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, Escuela de Arquitectura, primer semestre de 2009 (documento inédito).

Según Luis Thayer Ojeda, el origen de la calle San Ignacio se remonta a un callejón privado que cruzaba parte de

“[...] una vasta propiedad que se extendía al poniente de la calle de San Diego Viejo, de la cual era dueña una noble familia de origen vascongado, muy bien relacionada en la colonia, cuyos miembros ocupaban distinguidos y honoríficos empleos. Ésta era la de Ugarte y Salinas [...]. En las propiedades del expresado don Gregorio de Ugarte y Avaria se abrió en los comienzos del siglo XVIII la calle de Ugarte, el cual nombre lo sincopó la mala pronunciación popular convirtiéndolo en Dugarte, primero, y Duarte, después. Un poco más al poniente, tenía el predio de esta familia un camino vecinal de su exclusivo servicio que se llamaba Callejón de Ugarte. Es la actual calle de San Ignacio, así titulada desde el 1° de mayo de 1856 en que se fundó el colegio jesuita”⁵⁵.

La cita de Luis Thayer Ojeda permite conjeturar un posible origen para la calle San Ignacio, sin embargo, en ella no se señala cuando pasó a formar parte de la trama de la ciudad. La situación allí descrita era bastante común en todo el borde sur poniente de La Cañada, incluso hasta finales del siglo XVIII, cuando en el sector aún existían grandes propiedades, pertenecientes, según señala Benjamín Vicuña Mackenna, a acaudalados vecinos que poseían sus residencias en el centro de la ciudad y sus “quintas” al extremo sur de La Cañada⁵⁶. En relación con la aparición de nuevas instituciones en el sector, se debe destacar el noviciado jesuita, instalado allí. De hecho, ya aparece representado en el plano de Amédée Frezier de 1712. El noviciado sufrió un revés importante con la expulsión de la orden en 1767, cuando se transformó en el primer hospital exclusivo de mujeres en Santiago, y que más tarde sería conocido como San Francisco de Borja.

El plano de Santiago de 1793, atribuido a Manuel de Sobreviela, representa muy bien la situación que acabamos de describir [figura 23]. En efecto, en el plano, el sector al sur de La Cañada presenta dos partes distinguibles con claridad: por un lado, desde San Diego hacia el oriente el trazado adquiere una mayor densidad, con manzanas de forma irregular, pero equivalentes en tamaño⁵⁷. Desde San Diego al poniente, en cambio, dominan los predios agrícolas, los cuales, al parecer, solo presentaban edificaciones en el borde de La Cañada, dejando a sus espaldas los huertos y sembrados. Se advierte, pues, la continuidad que presenta La Cañada, teniendo en el sector sur poniente apenas cuatro callejones de poca profundidad. De poniente a levante, estos callejones eran: el de Padura, el de Ugarte, un tercero que más tarde daría origen a la calle Duarte, y para finalizar un cuarto, que daría origen a la calle Gálvez, actual Zenteno. Esta situación no tuvo mayores modificaciones durante la primera mitad del siglo XIX, tal como se puede observar en el plano de Claudio Gay de 1831, que por medio de un levantamiento topográfico más exacto, confirma en parte lo representado en el plano atribuido a Manuel de Sobreviela. Sin embargo, esta configuración del sector, que como ya hemos dicho se mantuvo estable a lo largo de

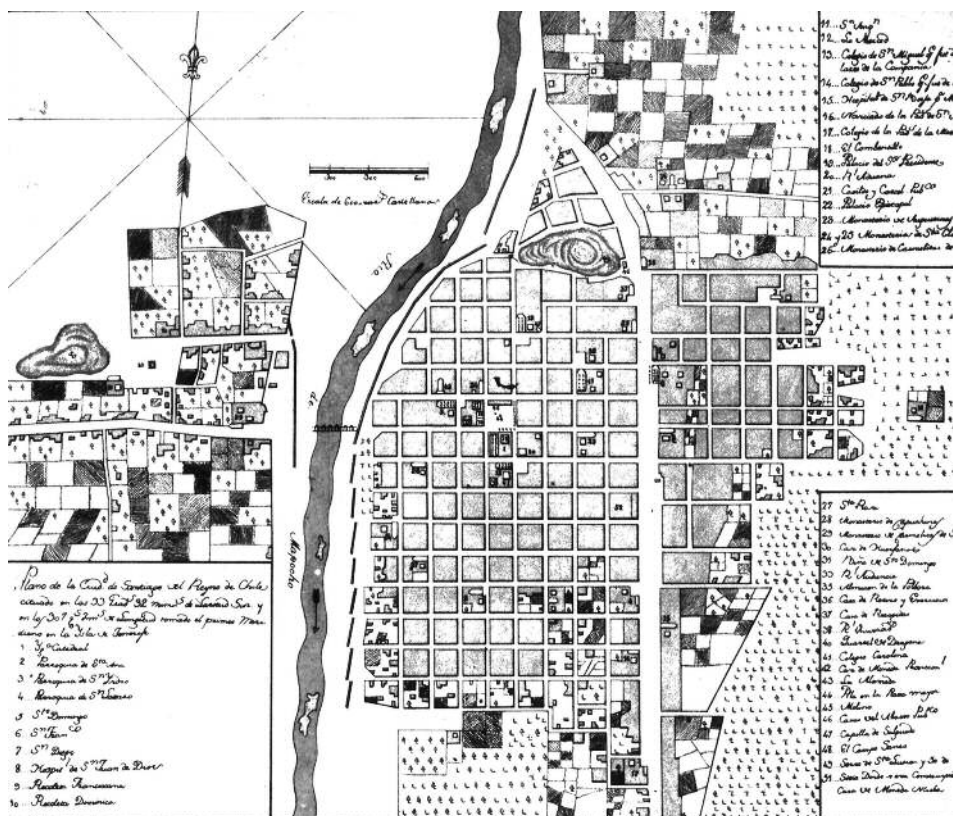
⁵⁵ Luis Thayer Ojeda, *Santiago de Chile. origen del nombre de sus calles*, Santiago, Librería, imprenta i encuadernación de Guillermo E. Miranda, 1904, pp. 41-42.

⁵⁶ Vicuña Mackenna, *Una peregrinación...*, op. cit., p. 28.

⁵⁷ De acuerdo con lo señalado por Armando de Ramón, esta conformación de manzanas en torno a la iglesia de San Isidro se verifica a partir de 1670: De Ramón, *Santiago de Chile...*, op. cit., p. 80.

varias décadas, dio un giro radical a partir de una serie de hechos en los que la calle San Ignacio fue protagonista. A continuación, nos referiremos a los más importantes.

FIGURA 23
Plano de Santiago, atribuido a Manuel de Sobreviela (1793)



Fuente: Atlas cartográfico digital del Reino de Chile, siglos XVIII-XIX, Santiago, Instituto Geográfico Militar de Chile [CD-ROM].

El primer hecho destacable fue la adquisición por parte del Estado chileno, bajo la presidencia de Manuel Bulnes (1841-1851), de ciento cuarenta cuadras para desarrollar un complejo militar penitenciario en la zona sur de Santiago. Estas propiedades estaban situadas entre el callejón de Padura (actual calle Club Hípico) y el callejón de Ugarte (San Ignacio) quedando limitadas al sur por el zanjón de la Aguada⁵⁸. En la esquina nor-oriental de este gran predio se construyó el Cuartel de Artillería (1854), y en el extremo sur la Penitenciaría (entre 1844 y 1849), destinando el área central al Campo de Marte, recinto consistente en un amplio terreno descampado donde se realizaban ejercicios mi-

⁵⁸ León Echaiz, *op. cit.*, p. 73.

litares. La principal vía de acceso de todo este conjunto fue, por cierto, el ya señalado callejón de Ugarte⁵⁹, aunque también existía la posibilidad de acceder a través del callejón de Padura. Sin duda, en un primer momento, la instalación de la Penitenciaría se constituyó en el principal foco que tensionó los flujos desde el centro de la ciudad, permitiendo el desarrollo del callejón de Ugarte. En efecto, la movilidad de las tropas hacia y desde el Campo de Marte, hacía necesaria una vía estratégica, requiriéndose para ello una nueva arteria, amplia y recta. Más tarde, la elección de San Ignacio para lograr esta conectividad se justificó por partida doble cuando en las inmediaciones del Zanjón de la Aguada se instaló la fábrica de cartuchos, en torno a 1880. Pocos años después, para completar este conjunto el Ejército desarrolló un ramal derivado del *Ferrocarril de Circunvalación* por la calle Viel.

Un segundo hecho, que significó que este corredor adquiriera mayor intensidad de tránsito se verificó finalizando la década de 1860, cuando se inició, según Armando de Ramón, la urbanización del cuadrilátero comprendido por la Alameda de las Delicias, el Camino de Cintura Sur, avenida de la Capital (actual avenida España) y San Ignacio⁶⁰. Esta urbanización dio origen a un nuevo barrio de la ciudad destinado a la clase alta de la sociedad santiaguina, que por primera vez salía del casco histórico para instalarse al sur de la Alameda. De acuerdo con lo indicado por el mismo autor, el nuevo barrio se conformó a partir del loteo de siete hijuelas con frente a la Alameda, dando origen al sector más “moderno” de la ciudad⁶¹. Entre estas hijuelas se destacaban las de los señores: Ovalle, Castro, Carrera, y Vergara, apellidos que, en algunos casos, dieron nombre a las calles resultantes. Particularmente, nos interesa la hijuela perteneciente a don José Vicente Ovalle, vecina al ya mencionado hospital de Mujeres, que en 1850 habría dado lugar a la apertura de la calle Dieciocho⁶². Esta última calle devino en el eje que separó y diferenció el nuevo barrio que estaba naciendo con el más antiguo de San Isidro. Este papel de bisagra, es el que muestra con claridad el plano de Ernesto Ansart, quien, con su gráfica de líneas continuas y segmentadas, representó de forma apropiada la situación de tránsito entre la ciudad existente y la proyectada, que ya hemos señalado como una de sus características [figura 24].

De este modo, la nueva calle Dieciocho vendría a complementar y reforzar la centralidad de San Ignacio, al conectarla con la Alameda, como hemos señalado más atrás. El plano de Ernesto Ansart muestra también esta complementariedad, al destacar la línea de tranvía a sangre que ambas calles compartían. Junto a esto, se muestra también el enlace de la calle Dieciocho con el tramo de San Ignacio comprendido desde Diez de Julio hacia el sur, rol fundamental, que también ya señalamos.

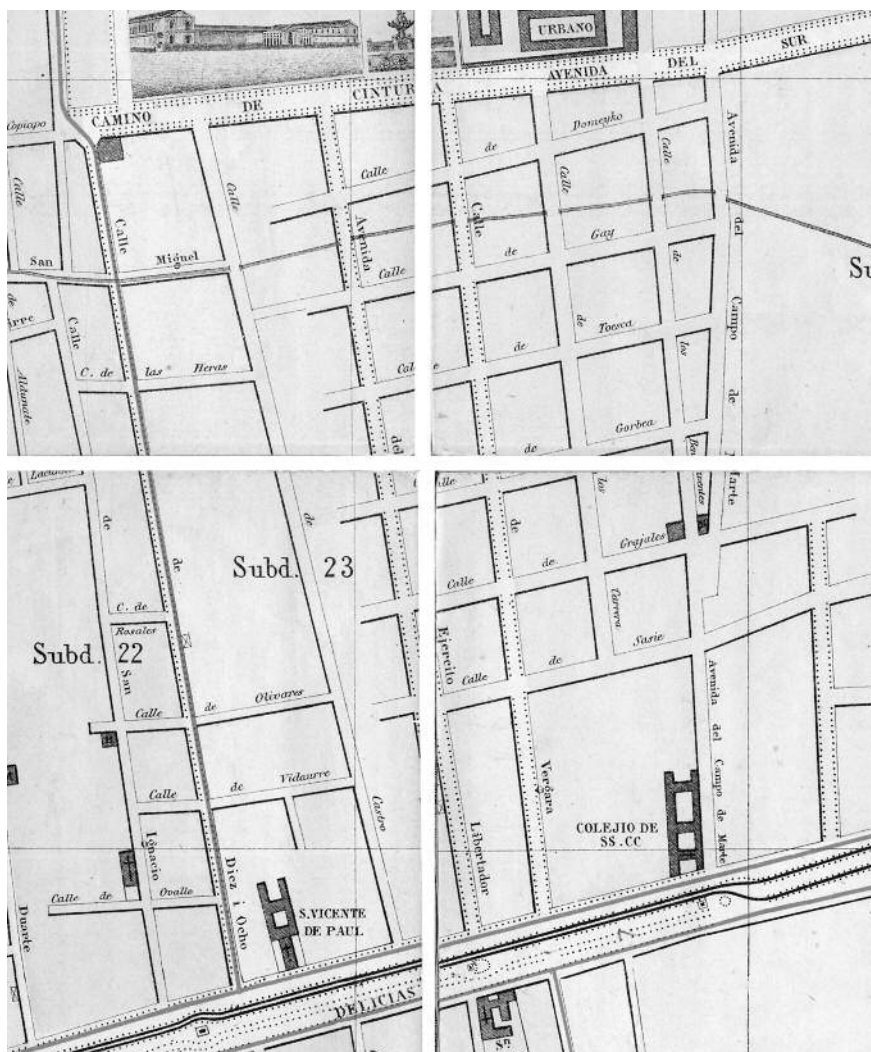
⁵⁹ Rafael Walker, *Historia de la Penitenciaría de Santiago*, memoria de grado, Licenciatura en Ciencias Jurídicas y Sociales, Santiago, Universidad de Chile, 1945, p. 8.

⁶⁰ Armando de Ramón, “Santiago de Chile, estudio de una periferia urbana, 1850 - 1900”, en *Historia*, N° 20, Santiago, 1985, pp. 199-294.

⁶¹ De Ramón, “Santiago de Chile, estudio...”, *op. cit.*, pp. 267-268.

⁶² Vicuña Mackenna, *Una peregrinación...*, *op. cit.*, p. 30.

FIGURA 24
Contexto urbano de la calle República (Ernesto Ansart, 1875)



Fuente: Detalle de la figura 5.

Un tercer hecho que debemos destacar fue la construcción del colegio y del templo de San Ignacio, en un terreno que pertenecía a la familia Ugarte, ubicación que mantienen en la actualidad. El primero abrió sus puertas en 1856, siendo inaugurado el segundo en 1872. Ambas instituciones, además de darle el nombre definitivo a la calle, le otorgaron una clara identidad, al menos, en este tramo, debido a la importancia que ambas tuvieron en aquella época.

Finalmente, un cuarto hecho fue la construcción del parque Cousiño en 1873, realizada en los terrenos del Campo de Marte, el cual quedó confinado en su interior confi-

gurando un amplio vacío en forma de elipse⁶³. Con ello, San Ignacio se transformó en el límite oriente del más importante paseo público de la capital. Junto a esto, y para cerrar con broche de oro esta seguidilla de operaciones, en la esquina norponiente de San Ignacio y Las Heras, Luis Cousiño acrecentó la plusvalía del sector al construir su propia residencia en 1871⁶⁴. Así, se terminaba de definir gran parte del carácter de ese tramo de la calle, aquel que lo singularizó durante lo que fue su mejor momento.

De esta forma, con la calle San Ignacio, y en su asociación con la calle Dieciocho, se inició un proceso de transformaciones que traería consigo la apertura de otras calles. Sin embargo, se debe señalar, tal como lo destacaba Benjamín Vicuña Mackenna, que aquellos terrenos tomaron valor una vez que fueron irrigados, pues

“[...] quien abrió en realidad las calles del poniente de la misma Cañada, la de Gálvez, la de Nataniel (1864), la de Duarte, la de San Ignacio, la de Dieciocho (1850), la de Castro, la de Vergara, la de Bascuñán Guerrero (1860), la de Exposición (1868), fue el río Maipo, que se entró por ellas fertilizándolas y dando creciente valor a sus eriazos, que de potreros se trocaron en solares”⁶⁵.

En efecto, la factibilidad de urbanizar estos terrenos solo fue posible al dotarlos del vital elemento. Este hecho queda a la vista si observamos el plano de acequias que hemos deducido desde la restitución del *Plano detallado de Santiago* de Alejandro Bertrand. En él se observa con nitidez una acequia que nace en las cercanías de la actual plaza Italia, que corre de levante a poniente, paralela a la Alameda (Delicias). Desde esta acequia se desprendían sucesivos ramales que iban a dar al interior de las manzanas, y cuyas aguas escurrían, no podría haber sido de otra forma, de norte a sur [figura 25].

Antes de terminar su nota aclaratoria, Benjamín Vicuña Mackenna señalaba dos hechos para nada banales en función de nuestro argumento. En el primero, en que buscaba además rendir tributo a su propia gestión como intendente, apuntaba: “[...] la Av. del Ejército Libertador (1872) es la hija primogénita del Camino de Cintura”⁶⁶. Con ello, aludía a un hecho inédito en el ámbito del desarrollo urbano de Santiago sur. Se trata, sin duda, de la noción de calle entendida como proyecto: la calle que podemos considerar “moderna”. Parafraseando a Manuel de Solá-Morales, a quien ya hemos citado en relación con este mismo tema: la avenida Del Ejército Libertador sería “un hecho construido voluntariamente con forma decidida, con una idea de imagen, de espacio, de proporción, de figura, como elemento arquitectónico”⁶⁷. Ejército fue, desde su inicio,

⁶³ Martín Domínguez, “Parque Cousiño y Parque O’Higgins: imagen pasada, presente y futura de un espacio verde en la metrópoli de Santiago”, en *Revista de Urbanismo*, N° 3, Santiago, agosto de 2000.

⁶⁴ Antonio Rodríguez-Cano Aranda, Amaya Irrarrázaval Zegers, *La Belle Époque de Santiago sur poniente, 1865-1925*, Santiago, Ediciones ARC, 2007, p. 62.

⁶⁵ Vicuña Mackenna, *Una peregrinación...*, op. cit., p. 30.

⁶⁶ Para el trazado de la avenida Ejército, se tomó como referencia el callejón de Rencoret (familia de Francisco Vergara Rencoret), con salida a la Alameda, pero tapado al sur, con rancharíos que finalmente fueron erradicados. La “conclusión” de la avenida del Ejército, para unir la Alameda con el Campo de Marte, era el proyecto xvii de los veinte que contemplaba la transformación de Santiago: Vicuña Mackenna, *La transformación...*, op. cit., pp. 118-119.

⁶⁷ Solá-Morales, op. cit., p. 43.

una calle recta y amplia, trazada conscientemente, con comienzo y fin reconocibles, desde la Alameda al parque Cousiño, arbolada e iluminada, y que la mirada podía y debía recorrer de extremo a extremo.

FIGURA 25
Diagrama de acequias de Santiago (1890)



Fuente: Realizado a partir de la digitalización y vectorización de los planos de calles de Santiago de Alejandro Bertrand de 1889-1890, elaborado en el contexto de la investigación FONDECYT N° 1110684, *op. cit.*

En la segunda nota, señala sin mayor justificación, pero con gran entusiasmo, que entre las calles de Santiago, San Ignacio era la de mayor extensión, alcanzado una dimensión de 4.000 m⁶⁸. Con ello, esta vez nos aporta y da luces sobre la importancia que le asignaba a la calle que analizamos.

A pesar de ser San Ignacio una de las calles más extensas de Santiago, tal como lo acabamos de ver, a Alejandro Bertrand le bastaron solo dos rollos para registrarla: el N° 225, en que dibujó el tramo que iba desde Delicias a Diez de Julio; y el N° 226, que cubría desde Diez de Julio a Ochagavía. Su criterio obedecía, pues, tanto a su morfología como a su desarrollo en el tiempo. En efecto, entre los planos históricos de Santiago que dan cuenta de la calle, el de Jean Herbage, de 1841, es quizá el que la describe con mayor nitidez y precisión [figura 27]. En él, la vemos aún en su condición de “callejón” extendiéndose desde La Cañada hasta las inmediaciones del canal San Miguel, con sus bordes prácticamente sin construir, con la excepción del remate en la Alameda. Habría que esperar el plano de Teófilo Mostardi-Fioretti, de 1864, para ver a la calle San Ignacio en su extensión definitiva [véase figura 26]. Lo más destacado que presenta esta versión completa de la calle, es su rectitud y alineación.

Entre ambos planos no encontramos otro que nos pueda mostrar su posible desarrollo, por tanto, en algún momento entre 1841 y 1864 se produce la eclosión de San Ignacio como arteria urbana. Una posibilidad cierta de su emergencia debe buscarse, entonces, después de 1847, fecha en que entra en funcionamiento la Penitenciaría, tal como lo hemos señalado líneas más atrás. Hemos debido retrotraernos a la cronología de su desarrollo, porque es a lo que alude el registro de Alejandro Bertrand, y que queda de manifiesto al dividirla en dos tramos y, en consecuencia en dos planos, para representarla.

FIGURA 26

Trazado de la calle San Ignacio (Teófilo Mostardi-Fioretti (1864)

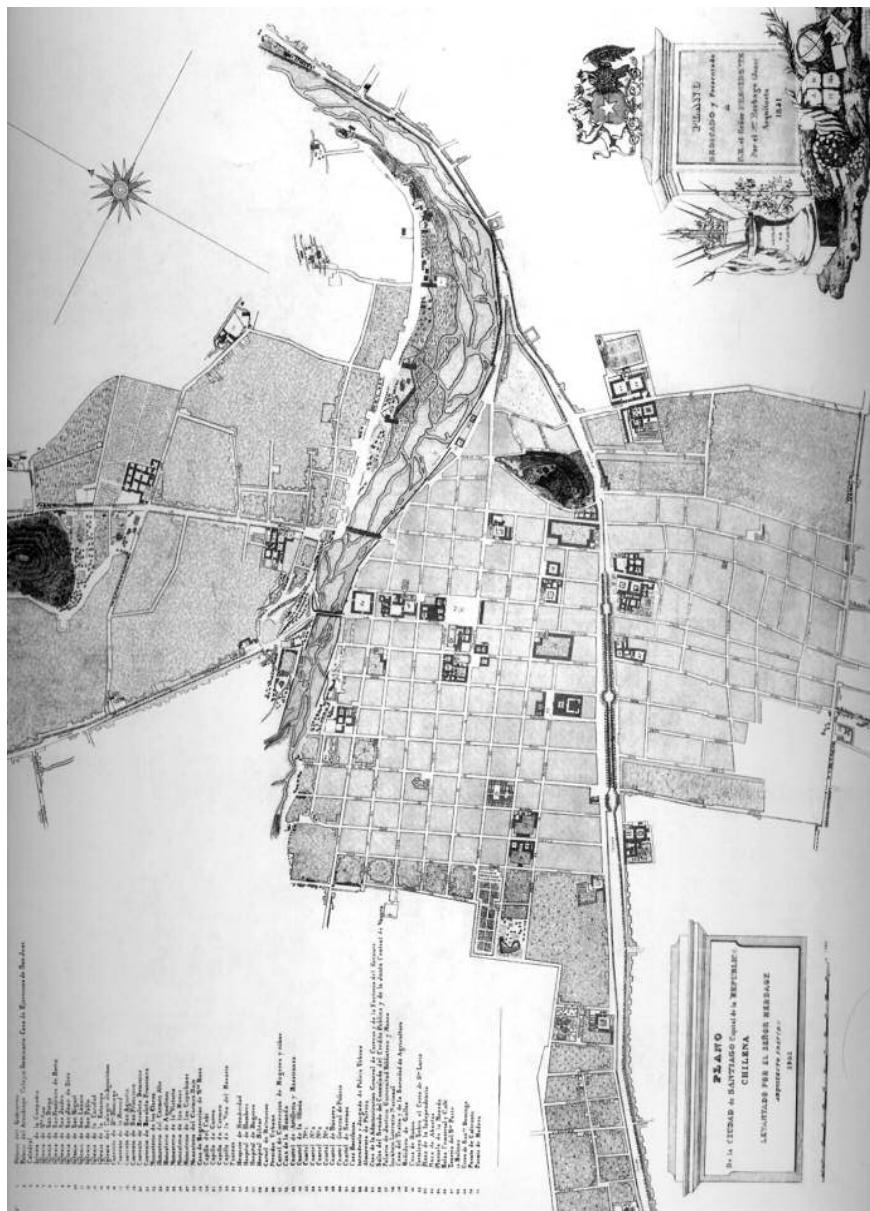


Fuente: Detalle de la figura 4.

El rollo N° 225 registra los primeros 950 m de la calle que, como ya hemos dicho, cubre desde Delicias a Diez de Julio [véase figura 28]. En general el tramo presenta bastante regularidad, caracterizándose principalmente por su estrecho perfil: la primera cua-

⁶⁸ Vicuña Mackenna, *Una peregrinación...*, op. cit., p. 30.

FIGURA 27
Plano de la ciudad de Santiago (Jean Herbage, 1841)



Fuente: "Plano de la ciudad de Santiago, capital de la república chilena, levantado por el señor Herbage, arquitecto francés" (97 x 76 cm.). Biblioteca Nacional de Chile, Sección Mapoteca.

dra parte en Delicias con una boca-calle de exactos diez metros, terminando en Alonso Ovalle con escasos ocho metros. Al llegar el tramo a su término, en Diez de Julio, lo hace con once metros de ancho. Allí vemos representado un puente que salva el curso de las aguas del canal San Miguel. Las veredas también tienen un ancho constante que va entre uno y dos metros, siendo iluminadas por faroles dispuestos con regularidad, y distanciados cada setenta metros, tal como ocurre en las otras calles del sector. Las acequias están tapadas y solo son visibles en algunos cruces. De este modo, el tramo se ve alterado por muy pocos eventos, entre ellos: la plazuela abierta que da acceso a la iglesia de San Ignacio, la cual le resta a la manzana parte de su esquina norponiente. Algo similar ocurre en la esquina sur poniente de la misma cuadra, donde se produce un retranqueo de cinco metros en el frente de la Escuela Franklin [figura 29].

FIGURA 29

Entorno urbano de la Iglesia de San Ignacio y la escuela Franklin



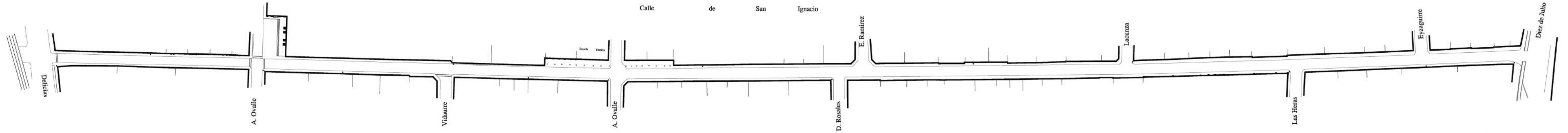
Fuente: Detalle de figura 28.

Esta misma operación la vemos en la cuadra siguiente, constituyendo un conjunto armónico entre ambas, siendo unificado y cualificado por diecisiete árboles plantados simétricamente en relación con la calle P. Miguel de Olivares. En el lado poniente de la calle, se destaca el cierre del palacio Cousiño, ubicado como ya señalamos, en la esquina norponiente de San Ignacio con Las Heras. De los dos lados de la calle, el oriente es el que tiene mayores irregularidades, presentando algunas entrantes y salientes. Lo singular de este tramo, es que casi todas las calles perpendiculares carecen de continuidad, entre estas: Vidaurre, D. Rosales, Eleuterio Ramírez, Lacunza, Las Heras y Eyzaguirre, siendo P. Miguel de Olivares la única que atraviesa San Ignacio. En su extremo sur, el tramo se concluye en forma abrupta en Diez de Julio, y aquí advertimos su principal característica, ya que remata axialmente contra la fachada norte de la manzana conformada por Diez de Julio, Aldunate, Copiapó y San Ignacio, que interrumpe su continuidad al sur.

El otro rollo, el N° 226, consigna los más de tres kilómetros restantes de San Ignacio, en el tramo que va desde Diez de Julio a Ochagavía, cuyo largo confirma por sí solo lo dicho por Benjamín Vicuña Mackenna [véase figura 30]. En efecto, la suspensión del Camino de Cintura Sur (actual calle Blanco Encalada) entre Nataniel y el parque Cousiño permite leer la calle San Ignacio como total, sin interrupciones importantes, lo cual motivó a que Alejandro Bertrand decidiera representar este tramo en un único y extenso plano. En efecto, al mirar el plano en su conjunto, la calle no presenta grandes interrupciones transversales, excepto al final del tramo, entre el zanjón de la Aguada y Ochagavía, tal como podremos ver en detalle más adelante. Se debe insistir, antes de que sigamos con nuestra descripción, que el abrupto quiebre de la calle San Ignacio,

FIGURA 28

Calle San Ignacio, desde Delicias a Diez de Julio.



Plano realizado a partir de la digitalización y vectorización del Rollo N° 225, que forma parte de los planos de calles de Santiago de Alejandro Bertrand de 1889-1890, elaborado en el contexto de la investigación Fondecyt N° 1110684, *op. cit.*

FIGURA 30 I

Calle San Ignacio, desde Diez de Julio a Ochagavía..

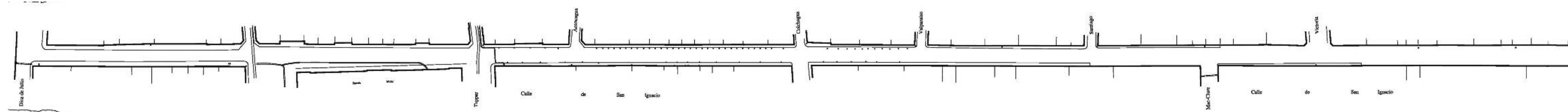
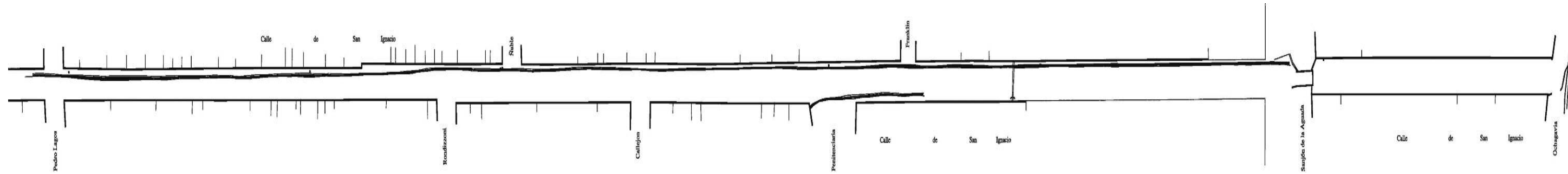


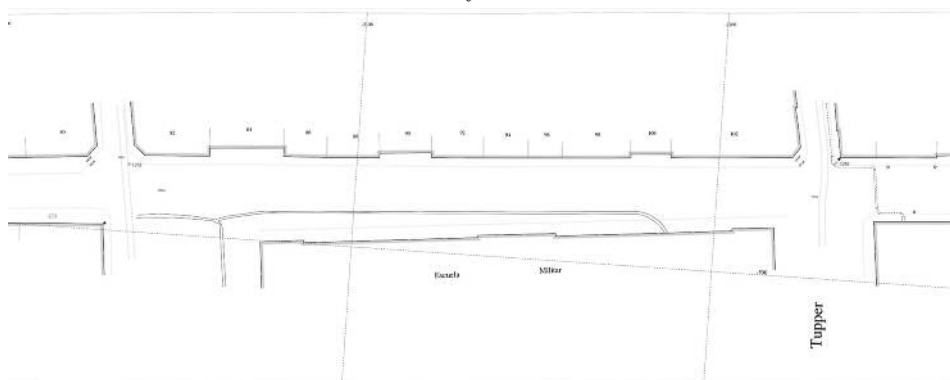
FIGURA 30 II



Plano realizado a partir de la digitalización y vectorización del Rollo N° 226, que forma parte de los planos de calles de Santiago de Alejandro Bertrand de 1889-1890, elaborado en el contexto de la investigación FONDECYT N° 1110684, *op. cit.*

que se produce en Diez de Julio, le otorga a cada uno de los tramos una gran autonomía y consecuentemente los dota de una clara identidad. Sin embargo, al mirar con mayor detenimiento el desarrollo de este segundo tramo, se advierten en él ciertas particularidades, que ahora describimos [figura 31].

FIGURA 31
Contexto urbano del edificio de la Escuela Militar



Fuente: Detalle de figura 30.

Sus dos primeras cuadras, es decir, desde Diez de Julio a Tupper, parecen ser las más irregulares desde el punto de vista de su ancho y alineación de la edificación. La especial situación que se produce en la primera cuadra ya lo anticipa, al confluir en ese cruce los siguientes elementos urbanos: el vértice nororiente del edificio de la Escuela Militar, construcción de arquitectura muy significativa para la época; una línea de tranvía que la atraviesa por la calle Coquimbo; la misma calle Coquimbo, al llegar frente a la Escuela Militar, se amplía desde 10 a 43 m, conformando una plaza de importantes dimensiones; luego, en la misma plaza, vemos surgir un acequia sin canalizar, cuyas aguas fluyen hacia el sur y que pocos metros más allá se bifurca en dos ramales, uno paralelo a la fachada principal del edificio militar, y otro que sigue hacia el sur, y que corre junto a la vereda, pero que antes de terminar la calle se introduce sorpresivamente por el costado oriente del edificio. Por su parte, la cuadra del frente, entre Coquimbo y Tupper, presenta gran irregularidad en la línea de edificación, con entrantes y salientes, de acuerdo con el ritmo en que se suceden las propiedades. Por último, al final de la cuadra, en el cruce con Tupper, esta calle se ensancha al igual que Coquimbo, pasando de 10,5 a 27,5 m, conformando así una ampliación de la calle en las espaldas de la Escuela Militar. Nos hemos detenido a precisar con detalle estas irregularidades, porque desde Tupper hacia el sur, la calle se desarrolla sin sobresaltos, con un ancho constante de diecisiete metros, veredas de dos metros y calzada de trece. Esta regularidad se mantendrá inalterable hasta llegar a Rondizoni, cuando su ancho se amplía a los diecinueve metros y desaparecen por completo las veredas; para finalizar, poco antes del cruce con la calle Pedro Lagos, emerge una amplia acequia sin canalizar. Desde la calle siguiente a Rondizoni, llamada “Callejón” (actual General Gana), la “caja” de la calle se desarma, presentando múlti-

ples irregularidades. En efecto, desde el cruce con la amplia calle Penitenciaria (actual Pedro Montt), San Ignacio aloja dos acequias sin canalizar, una a cada lado de la calzada. En el costado poniente, la acequia corre junto a la misma Penitenciaria, hasta llegar a media cuadra, donde desaparece. Después del edificio penitenciario, no hay línea de edificación en el costado poniente de la calle, hasta llegar al zanjón de la Aguada, lugar donde vemos un puente que lo cruza, y donde, además, desaparece la acequia que corría por el costado oriente de la calle. Después del zanjón hay una cuadra conformada en sus dos frentes, de doscientos once metros de largo y de diecinueve de ancho. Al final, la calle desemboca en el cruce con Ochagavía, donde vemos trazado un amplio canal que corre transversalmente. Con respecto a la iluminación, este segundo tramo de San Ignacio cuenta con faroles solo entre Diez de Julio y Victoria. Resulta curioso que el tramo presenta una arborización regular en los dos costados de la calle, desde Tupper a Valparaíso (actual calle Santiago).

Como lo hemos anticipado, es posible pensar que los dos rollos en que Alejandro Bertrand representó San Ignacio, son una clara evidencia del modo en que se originó la calle, de su carácter y de su razón de ser. En efecto, es el pasado colonial de la calle, cuando solo era un modesto callejón, lo que quedó registrado en el rollo N° 225; testimonio de ello nos da el plano de Jean Herbage, de 1841. La posibilidad de que San Ignacio pudiera ser una calle “moderna” es lo que se registra, en cambio, en el rollo N° 226, que por su parte permite comprobar la información contenida en el plano de Teófilo Mostardi-Fiorretti, donde San Ignacio se representa como una calle amplia, rectilínea y arbolada. Es la calle como producto de la lucubración humana, como creación abstracta, como trazado, como proyecto.

Sin duda, el hecho de que en 1890, momento en que Alejandro Bertrand termina su registro, aún no se hubiese resuelto la continuidad de los dos tramos de San Ignacio, nos ha permitido apreciar con nitidez su origen, su carácter, y su razón de ser. En relación con esto último, nos permitiremos señalar dos observaciones más. Así como se establecía una relación norte-sur al interior de la calle misma, a partir de la cual era posible verificar su pasado colonial y su presente “moderno”, existía también una relación oriente-poniente, esta vez, externa a la calle, pero que ella favorecía: nos referimos a su papel de eje especular, entre la ciudad colonial, organizada en el siglo XVIII en torno al barrio San Isidro, y la nueva ciudad que en la segunda mitad del siglo XIX se comenzaba a construir sobre las calles Dieciocho, República y Vergara, a las cuales se deben agregar, al finalizar el siglo, Echaurren y avenida España. Todas ellas, calles amplias, rectas y arboladas, es decir, “modernas”. Finalmente, adviértase que si la ciudad colonial, del suroriente de La Cañada, se originó en torno a un monumento, la iglesia de San Isidro, es decir, del lleno; la nueva ciudad, del extremo sur poniente, surgió en cambio a partir del trazado, abstracto, de sus calles; es decir, el vacío.

CONCLUSIONES

Este estudio ha examinado la transformación de tres importantes calles de la zona sur de Santiago a lo largo de tres siglos. Como vimos, cada uno de ellas tuvo un origen diferente, y por lo mismo, un diferente destino. Sin embargo, en esencia, y originalmente,

representaron el papel de camino que, con distintos matices, permitían acceder a la ciudad desde la zona sur. Junto con esto, y también con diferentes intensidades, cada uno de ellos se transformó, y llegó a ser un corredor estructurante de la trama urbana de Santiago del siglo xx. Cabe hacer notar que una diferencia importante es el momento en que se incorporan a la trama de la ciudad. San Diego tuvo su origen en un antiguo camino prehispánico; Santa Rosa, en cambio, se originó como su complemento, desarrollándose asociada a las primeras piezas urbanas creadas al sur de La Cañada, en el siglo xviii; San Ignacio, por último, se inició en el siglo xix, como el modesto “callejón” de una propiedad privada, pero llegó a ser la pieza clave en la articulación de dos importantes, y hoy tradicionales, barrios del sector sur de Santiago.

Esta diferencia de origen fue clave en su tránsito a la “modernidad”. Por un lado, las calles San Diego y Santa Rosa se transformaron en relativa concordancia, debido a su antigua data, rol, y complementariedad. Como hemos podido demostrar, dicha transformación se gestó desde el sur hacia el norte, es decir, desde la periferia hacia al centro de la ciudad. Cuestión bastante significativa en tanto contraviene las usuales interpretaciones de este tipo de fenómenos. Es posible pensar que esto se produjo porque desde el canal San Miguel hacia el sur los predios contaban con escasas y precarias edificaciones, siendo aquel un mundo rural hasta 1850. Esta nueva área, potencialmente incorporable a la ciudad, desde el punto de vista de su desarrollo urbano permitió introducir los nuevos estándares que demandaba el espacio público, entre los que cabe destacar: un mayor ancho de las vías, una más estricta alineación de las edificaciones, así como las consideraciones necesarias para incorporar la nueva infraestructura pública: alcantarillado, redes de agua y gas, alumbrado, tendidos de tranvía, postaciones, arborización y abovedamiento de acequias, pavimentación, entre otros.

Estas nuevas condiciones materiales de las calles San Diego y Santa Rosa, al sur del canal San Miguel, repercutió en la posterior rectificación de su tramo más antiguo, de origen colonial. Tal como quedó registrado en los “rollos” Bertrand, en sus cien años de vigencia.

Como ya hemos señalado, el caso de la calle San Ignacio es de naturaleza diferente, pues su origen se remontaba a un antiguo callejón privado, y no a un camino público de uso intenso. Su transformación y relevancia, adquirida en el tiempo, está asociada a la circunstancia especial de no ser atravesada, sino hasta época muy tardía, por el Camino de Cintura Sur. Esto determinó su división en dos tramos: el de época colonial, con un fuerte límite geográfico en las inmediaciones del canal San Miguel, punto donde su desarrollo quedó detenido hasta mediados del siglo xix; y el republicano, o “moderno”, cuyo desarrollo sobrevino, al parecer, en un corto plazo, en respuesta a la creciente movilidad que se introducía en este sector de la ciudad, producto de los nuevos programas y piezas urbanas instaladas en torno al Campo de Marte. De este modo, el segundo tramo de San Ignacio, se perfilaría como la primera calle de Santiago proyectada, ya que al parecer su trazado es previo al de la calle Ejército, al decir de Benjamín Vicuña Mackenna, la primogénita del Camino de Cintura (Sur).

La intensificación de la trama urbana, en la zona surponiente de Santiago, propició un desarrollo inmobiliario donde la calle, la calle proyectada, representó un papel fundamental, convirtiéndose en la operación más fructífera para el negocio fundado en la ren-

tabilidad del suelo, sirviendo de modelo para futuras transformaciones en otros sectores de Santiago, como el loteo en torno al Camino de Cintura Oriente (1875), el de la calle Pedro de Valdivia (1898), etcétera.

Finalmente, se debe destacar que esta transformación no solo trajo cambios en la fisonomía de Santiago, trastocando el paradigma de crecimiento de la ciudad basado en la repetición de la cuadrícula, a aquel basado en la introducción de arterias configuradoras de retículas, sino que, también, en su paisaje sociocultural, estimulando el traslado de la elite santiaguina a este nuevo modelo de vida urbana, basado en la calle como el principal espacio de sociabilidad.