

# EL MODELO DE CIUDAD LINEAL COMO PROYECTO URBANO:

## LA AVENIDA PEDRO DE VALDIVIA Y SU ROL EN LA TRANSFORMACIÓN DE SANTIAGO, 1895<sup>1</sup>

[ LINEAR CITY MODEL AS URBAN PROJECT: PEDRO DE VALDIVIA AVENUE AND ITS ROLE IN THE TRANSFORMATION OF SANTIAGO, 1895 ]

ROMY HECHT · CAMILA MEDINA<sup>2</sup>

<sup>1</sup>  
Romy Hecht Marchant  
Académica Pontificia Universidad Católica de Chile  
Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos  
Escuela de Arquitectura  
Santiago, Chile

<sup>2</sup>  
Camila Medina Novoa  
Académica Pontificia Universidad Católica de Chile  
Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos  
Escuela de Arquitectura  
Santiago, Chile

**Resumen:** Hoy la Avenida Pedro de Valdivia se presenta como una calle más dentro de la trama urbana de la ciudad de Santiago de Chile. Sin embargo, su trazado original, diseñado y ejecutado en 1895, se estableció como un modelo de gestión para urbanizar la periferia agrícola, con 147 sitios destinados a la construcción de casas quinta capaces de apoyar la consolidación de la avenida como espacio abierto gracias a la apertura pública de sus jardines. Bajo la figura de una infraestructura territorial capaz de potenciar la comunicación y el desarrollo de la ciudad hacia el sur, la sociedad de desarrollo inmobiliario Población Providencia aseguraría no sólo un financiamiento sostenible del proyecto en el tiempo gracias a la venta de los loteos configuradores del espacio de la avenida central, sino también al establecimiento de una imagen objetivo que proponía el crecimiento urbano a partir de la inclusión de la “naturalaleza” en la construcción de la ciudad. Se establece con ello un modelo de gestión privada a partir de un beneficio público explícito: acceder a la posibilidad de vida urbana en un entorno natural formalizado, como si aún se estuviera en el campo.

Este artículo discute cómo un conjunto de actores privados logró materializar un proyecto urbano usualmente vinculado al modelo de ciudad-jardín, pero restablecido aquí como un modelo de ciudad lineal, erigiendo como resultado a la Avenida Pedro de Valdivia como un paradigma de transformación urbana para la periferia suroriente de la ciudad de Santiago.

**Palabras clave:** Avenida Pedro de Valdivia, ciudad lineal , ciudad-jardín, infraestructura.

**Abstract:** *These days Pedro de Valdivia Avenue appears simply as one more street in Santiago's urban layout. Nevertheless, its original layout, designed and implemented in 1895, was set up as a management model to urbanize the agricultural periphery with 147 pieces of land for construction of country houses capable of supporting the avenue's consolidation as an open space by means of their gardens' public opening. Based on the idea of a territorial infrastructure capable of supporting the city's communication and development towards the South, the real estate company “Población Providencia” could assure not only a sustainable funding for the project as a result of the selling of plots of land that configure the space of central avenue, but also the establishing of a target image proposing urban growth from the inclusion of ‘nature’ in the construction of the city. Thus, a private management model is set from an explicit public benefit: accessing to the possibility of urban life in a formalized natural environment similar to life in the countryside.*

*This article approaches how a set of private participants could materialize an urban project usually connected to the garden city model, but rebuilt here as a model of a linear city, resulting in the erection of Pedro de Valdivia Avenue as a paradigm of urban transformation for the southeast periphery of Santiago city.*

**Keywords:** *Pedro de Valdivia Avenue, linear city, garden city, infrastructure.*

**Romy Hecht Marchant** Arquitecta y Magíster en Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1998; Ph.D en Historia y Teoría de la Arquitectura, Princeton University, 2009. Profesora Asociada de la Escuela de Arquitectura de la PUC en cursos de pregrado y posgrado en Historia y Teoría del Paisaje y Territorio. Ha sido profesora invitada en el Programa de Arquitectura del Paisaje de la Universidad de Harvard. Ha participado en conferencias en las universidades de Princeton, Harvard, Columbia y Rice (USA), además de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Sus ensayos han sido publicados en *Retorno al Paisaje* (Evren) y revistas como *Harvard Design Magazine*, *ARQ* (Chile), *CA* (Journal del Colegio de Arquitectos de Chile) y *New Architecture* (China). El año 2012, junto a Danilo Martić, tradujo al castellano *The Necessity for Ruins and other Essays* de John B. Jackson (Santiago, Ediciones ARQ).

**Camila Medina Novoa** Arquitecta y Magíster en Arquitectura del Paisaje, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2014. Profesora Instructora del curso mínimo Ciudad y Paisaje III (2014), impartido en la misma universidad y dirigido por Romy Hecht, con la cual ha trabajado entre los años 2012 y 2014 en el Proyecto Fondecyt N°1110332: Urbanismo desde el paisaje: lectura de doce piezas urbanas en proceso, Santiago 1910 vs 2010. A su vez ha sido ayudante en el curso de posgrado Laboratorio del Paisaje impartido por Alejandra Bosch (2011) y el curso de pregrado Taller de Proyecto de Ejercitación (2014), dirigido por el Profesor Danilo Martić.

**Romy Hetch Marchant** Architect and Master in Architecture from the Pontifical Catholic University of Chile, 1998; PhD in History and Theory of Architecture, Princeton University, 2009. Associate Professor at the School of Architecture of the Pontifical Catholic University of Chile for undergraduate and postgraduate courses in History and Landscape and Territory Theory. She has been a visiting Professor at the Architecture of Landscape Program of Harvard University. Hetch has been an active participant in lectures at the universities of Princeton, Harvard, Columbia and Rice (USA) as well as the Pontifical Catholic University of Chile. Her essays have been published in *Retorno al Paisaje* (Evren) and journals such as *Harvard Design Magazine*, *ARQ* (Chile), *CA* (Journal from the Association of Architects of Chile) and *New Architecture* (China). In 2012, together with Danilo Martić, she translated into Spanish “The Necessity for Ruins and other Essays” by John B. Jackson (Santiago, Ediciones ARQ).

**Camila Medina Nova** Architect and Master in Architecture of Landscape, Pontifical Catholic University of Chile, 2014. Instructor Professor of the minimum course City and Landscape III (2014) taught by the same university and headed by Romy Hetch with whom she has worked from 2012 to 2014 in the Fondecyt Project N° 110332 Urbanism from Landscape: Reading of Twelve Urban Pieces in Process, Santiago 1910 vs 2010. She has been an assistant in the Postgraduate course Laboratory of Landscape taught by Alejandra Bosch (2011) and the undergraduate course Workshop of Training Project (2014) headed by the Professor Danilo Martić.

### EL TRAZADO DE UNA IDEA

En el año 1895, y por encargo del Directorio de la Sociedad Población Providencia, presidida por el parlamentario y diplomático de reconocida trayectoria Joaquín Fernández Blanco, el ingeniero José Manuel Figueroa trazó la Gran Avenida Pedro de Valdivia y su propuesta de urbanización contigua (Fig.1), la cual cruzaba el valle prácticamente sin interrupciones en una extensión de 3,5 km desde el Camino de la Providencia al norte, hasta el Camino de Nuñoa por el sur.<sup>3</sup> La división predial se caracterizó por sus paños de forma alargada de una superficie promedio de 8,400 m², cuyos bordes más angostos enfrentaban a la avenida, configurada por una calle central de 10 m de ancho y aceras de 6,80 m divididas a su vez en dos secciones de 3,50 m y 3,30 m definidas por dos hileras densas de árboles frondosos. Exactamente en la mitad del trazado, y a la altura de la actual Avenida Francisco Bilbao, se proyectó el segundo espacio público articulador de la urbanización: una plaza caracterizada por superficies de prado sinuosas, enmarcada por aceras peatonales y emplazada en el sitio que hasta antes de su formalización “era el punto donde se celebraba la tradicional fiesta criolla de la trilla con caballos de las propiedades rurales originales de la zona” (Bannen & Chateau, 2007, p. 35).<sup>3</sup>

A diferencia de otras conexiones viales entre el centro histórico y la periferia agrícola que se establecieron y consolidaron como vías para el traslado de productos, la avenida Pedro de Valdivia destaca porque su objetivo fue articular la construcción de las primeras casas quinta del lugar las que, como su nombre lo indica, correspondían a viviendas aisladas rodeadas de espacios abiertos, “de árboles y de flores, de cantos de pájaros y de rumores de brisas”. Como franja bordeada por antejardines con vegetación, la avenida Pedro de Valdivia se configuró como el espacio público que une y ordena el proyecto de loteo y con el tiempo, han sido precisamente esos antejardines los que han permitido que la avenida mantenga su fisionomía de villas secuenciales de carácter público—independiente de la persistencia o no del programa residencial—con unas aceras de dimensiones considerablemente mayores al mínimo normado en la actualidad (2 m), además de una arborización de altura importante debido a su antigüedad.

Pese a que los trabajos para la construcción de la avenida Pedro de Valdivia se iniciaron en 1895, esta solo comenzó a figurar en planos de Santiago a partir de 1916, cuando el encuadre de la ciudad capital se desmarcó del centro impuesto por el triángulo fundacional, en gran parte debido al crecimiento explosivo que experimentó la ciudad y la población, que superaría el medio millón

de habitantes hacia 1920.<sup>4</sup> Esto obligó a considerar al territorio de Santiago como uno más extenso que el correspondiente al encuadre del anillo de circunvalación, provocándose también que las nuevas áreas residenciales fueran habitadas por estratos socioeconómicos distintos, donde los niveles medios pudieron acceder a viviendas gracias a los sistemas de crédito que se habían implementado a partir de 1856 con la creación de la Caja de Crédito Hipotecaria, precursora del Banco del Estado.<sup>5</sup>

El principal contraste entre la nueva urbanización y las construcciones del centro histórico de Santiago fue el abandono de la fachada continua y la inclusión de los jardines dentro del predio y en torno a la vivienda, acción que tradicionalmente se ha analizado con un énfasis estético y asociado a la transferencia de ideas del modelo de ciudad-jardín, propuesta sajona de renovación arquitectónico-urbana del periodista y urbanista Sir Ebenezer Howard.<sup>6</sup> Establecida como respuesta a los problemas derivados de la industrialización, tales como el hacinamiento y la falta de higiene en la ciudad, la ciudad-jardín fue una forma de urbanización articulada por amplias vías y compuesta por viviendas aisladas rodeadas por vegetación cuya baja densidad logró infundir los beneficios de vivir en la ciudad-campo, el sitio ideal propuesto por Howard (Fig. 3), que condensaría los beneficios de vivir apegado a la *naturaleza* en viviendas de bajo costo que contaban al mismo tiempo con las ventajas de la condición urbana: fácil accesibilidad al lugar de trabajo a través de un sistema eficiente de transporte público, la posibilidad de desarrollar una vida en comunidad, y contar con redes de irrigación, alcantarillado y gas, entre otros (Howard, 1965; Fishman, 1977; Macfadyen, 1933).

Varias de las características de esta ciudad-jardín, delineadas por Howard entre los años 1889 y 1892, fueron aprehendidas por el arquitecto chileno Josué Smith Solar quien, con motivo de su visita a la Exposición Universal de París de 1889, pudo observar de primera fuente las nuevas formas urbanas desarrolladas en Europa, particularmente en Inglaterra.<sup>7</sup> Tras su regreso a Chile Smith Solar diseñó numerosas viviendas a partir de los principios asimilados durante su paso por el viejo continente y su período de estudio y trabajo en Estados Unidos, tales como las formas, aspecto y materialidad de la vivienda unifamiliar y las posibilidades de configurar con su emplazamiento aislado un lote ajardinado.<sup>8</sup> Entre sus viviendas en la Avenida Pedro de Valdivia destacan precisamente las edificaciones de Smith Solar, como la realizada para Don Ramón García que sería comprada por Carlos Larraín Claro

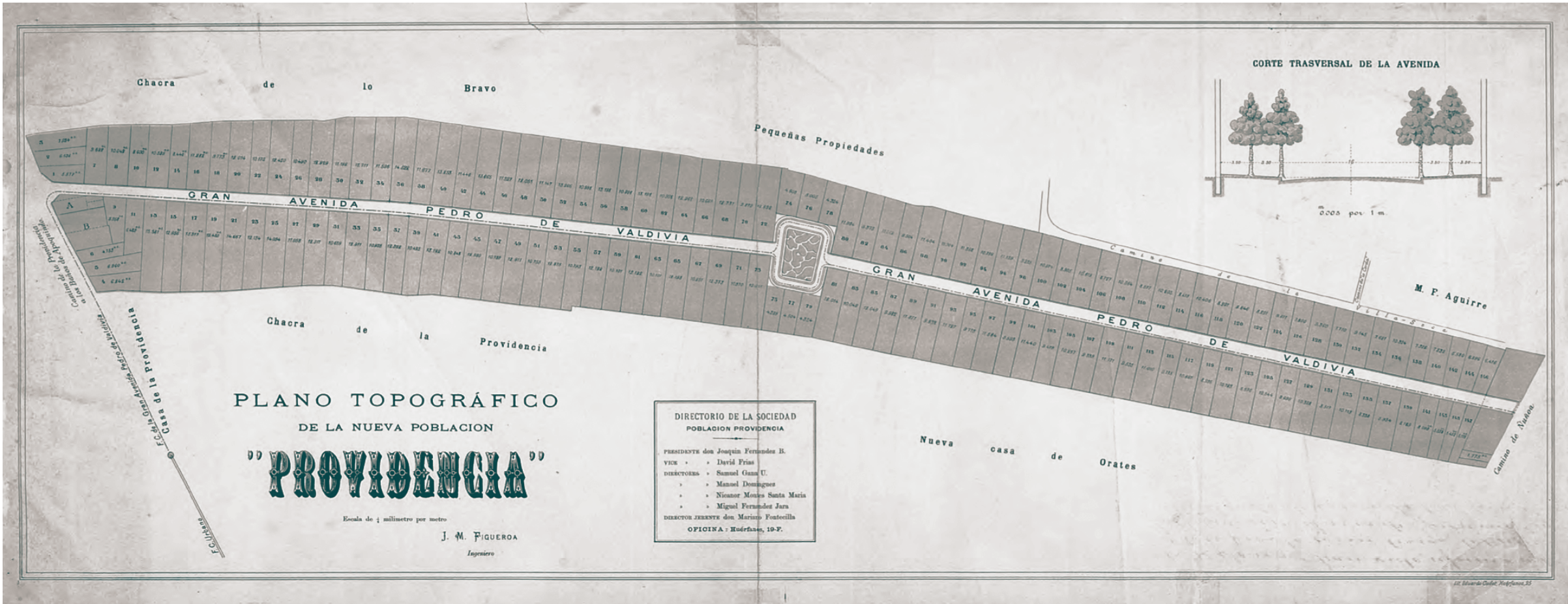


Figura 1: "Plano Topográfico de la Nueva Población 'PROVIDENCIA' [J.M. Figueroa Ingeniero]" (1895). En Archivo Visual de Santiago (<www.archivovisual.cl> 2014)

(Fig. 2), y la vivienda que construyó para él mismo, la cual se transformaría en un pabellón de acceso de la Municipalidad de Providencia (Pérez de Arce, 2009). Tal como se establece en la revista *Selecta* de abril de 1910, a la fecha ya se habían materializado en la avenida una serie de chalets “de estilo suizo, holandés y americano [...] tan artísticos y pintorescos como los de los señores Horacio Fabres, Carlos Larraín Claro, Roberto y Abraham del Río, y tantos otros”.<sup>9</sup>

Letchworth, reconocida como la primera ciudad-jardín diseñada por Unwin & Parker en 1903, se construyó a 55 km de Londres, en el condado de Hertfordshire, ocho años después de la avenida Pedro de Valdivia. En su planimetría se puede distinguir una avenida y plaza central que emergen como la columna vertebral de los espacios abiertos, una organización de las construcciones en el perímetro de la manzana, lo que permitía liberar su interior, y una trama de calles rectas y curvas que conforman un tejido claramente delimitado (Fig. 4). Fue precisamente esta distinción del proyecto a partir de una trama de vialidad la que aleja al modelo de la propuesta de la Población Providencia, cuya característica principal es

aprovechar la funcionalidad de una conexión vial directa para potenciar y amplificar el espacio abierto y público del loteo. Frente a esta situación surge como referente otro modelo de urbanización contemporáneo a la avenida, cuyas características formales a nivel de lote se asemejan a los de ciudades-jardín como Letchworth, pero que a escala de proyecto urbano se asocian de manera más directa con el proyecto de Figueroa: la ciudad lineal, ideada por el español Arturo Soria y Mata y cuyo lema aludía a los elementos mínimos para configurar el predio habitacional: “Para cada familia una casa; en cada casa una huerta y un jardín” (Carvajal, 2012 [1909], p. 78).

**CIUDAD-JARDÍN VERSUS CIUDAD LINEAL**  
La Compañía Madrileña de Urbanización, creada por el mismo Arturo Soria y Mata, inició sus labores en el año 1894 con la construcción de la Ciudad Lineal de Madrid, un proyecto de urbanización emplazado a unos 6 km del centro histórico. Pese a su emplazamiento periférico, tras la aprobación del ferrocarril-tranvía de circunvalación, gestionado y concesionado por el propio Soria y Mata, el proyecto se emplazó sobre preexistencias agrícolas, mayoritariamente

pequeños poblados y áreas abundantes en bosques, huertos y cursos de agua.<sup>10</sup>

La estructura de esta urbanización se basaba en la articulación de un conjunto residencial a partir de una vía principal de 40 m de ancho, trazada como elemento de conexión entre dos incipientes áreas urbanas. La vía estaría bordeada por manzanas rectangulares de 100 m x 200 m, donde la organización de las viviendas sería de manera independiente y aislada con el fin de asegurar la ventilación y la ozonización, todas estrategias diseñadas en clara respuesta a las críticas condiciones de higiene privada y pública a la que estaban sometidos los obreros en la capital española.

Otra característica de este proyecto era la condición lineal a la cual alude su nombre, que respondía a la posibilidad de establecer un sistema eficiente de conexión peatonal y ferroviaria, que resultaba en un importante ahorro no solo en términos de tiempos de desplazamiento, sino también de infraestructuras construidas. Así, la línea recta y continua sería la más eficiente para recorrer la ciudad gracias a su “economía considerable de tiempo y trabajo,” además de apoyar

En su libro *Arquitectura racional de las futuras ciudades como solución práctica del problema de la habitación barata al alcance de todas las fortunas*, Carvajal destaca el ideal higienista derivado de la industrialización, que en su opinión constituía una respuesta idónea al hacinamiento y falta de salubridad en residencias obreras, situación presente en Santiago en conventillos y sectores empobrecidos. Carvajal establece que la ventilación y las buenas condiciones de salud en general eran el fundamento de la organización de las viviendas aisladas, mientras que la higiene a la que se aspiraba era aquella del campo, de espacios abiertos donde abundaba la vegetación, donde el habitante podía estar sumergido en un baño de aire puro, oxigenado y perfumado.

A su vez, Carvajal establece que las ciudades lineales no debían ser el resultado de donaciones ni de beneficios estatales, sino de la acción de “compañías anónimas que estimu[aran] ... el interés del comprador y de los accionistas” (Carvajal, p. 21). La decisión de 1894 de realizar el loteo de Pedro de Valdivia fue de hecho una iniciativa de privados, el Directorio de Accionistas de la Sociedad Población Providencia que en su primera sesión, registrada el 31 de diciembre de ese año, acordó “abrir la gran avenida... y en el centro formar una plaza,” además de definir “cuotas y pagos de la chacra.” A la fecha el directorio aparecía conformado por David Frías, vicepresidente; Joaquín Fernández, asistente; y Mariano Fontecilla, director subrogante. En sesiones posteriores y hasta el término de sus funciones, registradas al 3 de diciembre de 1897, el Directorio no solo materializaría el plano de loteo de la población, sino que también gestionaría el arreglo de veredas y empedrado de la avenida, además de discutir “la conveniencia de hacer el reparto de aguas para riego de terrenos,” la posibilidad de construir una iglesia y una escuela, de establecer el precio de venta de los terrenos y de elaborar un listado de posibles concesiones privadas hasta, finalmente, “entrega[r] a la Municipalidad ... la avenida ..., a fin de instalar policía”.<sup>11</sup>

En tal sentido, a la oferta de condiciones rurales para alcanzar niveles idóneos de salubridad, de un trazado eficiente para optimizar una adecuada inversión y planificación de infraestructura y de un modelo de gestión que enfatizaba el orden urbano del territorio productivo se sumó la seguridad, hecho igualmente discutido por Carvajal en el caso madrileño, acentuándose el vínculo entre la ciudad lineal y la Población Providencia” (Carvajal, p. 21). Asimismo, en ambos casos la idea de proyecto urbano es visible en la configuración de una estructura principal

de conexión lineal, establecida en el caso local por la avenida Pedro de Valdivia.

Al observar la sección modelo de la ciudad lineal, se puede identificar una serie de elementos que presentan a la calle no solo como un lugar de movilidad y transporte, sino también como un espacio diseñado para la realización de eventos públicos. A ambos lados se dispusieron árboles y al centro un tranvía, además de faroles y kioscos de seguridad y servicios que aseguraban su uso continuo a distintas horas del día. A la par, el vacío entre las construcciones define una secuencia de paseos peatonales, de ciclistas y carruajes, yuxtapuestos a infraestructuras de alcantarillado, recolección de aguas lluvia, agua potable, calefacción, electricidad y teléfono, sobre y bajo el nivel del suelo.

En relación con la sección descrita, en el caso local el ferrocarril y las infraestructuras eléctricas participaron de forma efectiva en la activación y consolidación de la avenida y de la expansión de la ciudad en general. En 1903 el empresario Fidel Oteiza elevó una solicitud formal a las autoridades municipales para establecer una línea de tranvías en la avenida, que hasta ese momento operaba con un ferrocarril de sangre, o de tracción animal, entre la Fábrica de Cerveza de Andrés Ebner y Valentín Köch y las avenidas Providencia y Pedro de Valdivia, lo que fue finalmente autorizado en la sesión ordinaria del Consejo Municipal del 3 de agosto de 1908.<sup>12</sup>

Hacia 1905 la Población Providencia emergía ya como un barrio consolidado que agrupaba a la mayor parte de los habitantes de la comuna homónima, que para esa fecha llegaba a las nueve mil personas.<sup>13</sup> Ya se había ejecutado el empedrado, el trazado y cruce de aceras de las acequias de regadío y los vecinos se habían comprometido a financiar la construcción del alumbrado público, siempre que el municipio costeara los gastos de la iluminación.<sup>14</sup> Así, hacia 1916 la avenida se consolidaba como parte de la estructura de la ciudad primero gracias a su condición lineal, la cual no solo se asociaba a los modos de organizar la urbanización en los bordes de una nueva calle, sino también a los mecanismos de conexión entre preexistencias y, segundo, gracias a la organización de las viviendas en los lotes, establecidas de manera aislada y definiendo un jardín circundante con el fin de ofrecer una vida más cercana a la naturaleza. Si a ambas condiciones se suma su alejamiento del centro histórico, su carácter de polo de desarrollo urbano de gestión privada, entonces no solo es posible comprobar la transferencia de ideas desde el caso madrileño, sino también establecer su configuración y composición como un sitio

complejo, de yuxtaposición entre infraestructuras, hileras de árboles y actividades propias de un espacio público, como el paseo, el estar y el transporte.

## LA AVENIDA, PROYECTO URBANO Y ESCENARIOS DE TRANSFORMACIÓN

Cuando en 1895 José Manuel Figueroa trazó su propuesta de urbanización desde el Camino de la Providencia en las cercanías del Río Mapocho hasta el Camino de Ñuñoa, por el cual se desviaba el Canal San Miguel proveniente del oriente, avanzó con su dibujo sobre potreros de alfalfa y trigo candeal, por

chacras y hortalizas, no con el afán de borrar la condición productiva del territorio sino todo lo contrario, lo hizo con la intención de develarla, haciendo emerger a la avenida Pedro de Valdivia como un sistema integrado a su estructura agrícola sustentadora.

A lo largo del sendero lineal con el ancho de una gran calle bordeada de superficies alargadas pero de frente variable, con plantaciones de árboles jóvenes emulando una alameda definida por especies urbanas usadas en ciudades europeas, y con jardines privados desbordantes sobre los cerramientos de los predios, Figueroa pareció avizorar en esta vía para carruajes y tranvías la posibilidad

de configurar un paseo capaz de calmar las opresiones del centro histórico sobrepoblado y de ofrecer a una ciudadanía desbordada una cercanía real al paisaje agrícola y con ello, a las bondades de la naturaleza.

Implícita pero directamente, más que una población—entendida en el sentido tradicional como un conjunto de edificios y espacios de una ciudad, Figueroa delineó un paisaje complejo, donde el perfil de la calle—aquel sistema dinámico que integra a la acera, antejardines, cerramientos, arborización, pavimentos e infraestructura—responde, hasta hoy, a las transformaciones de los elementos vivos que lo componen.

Si bien Carvajal Miranda no estableció en 1908 una analogía comparativa entre el modelo madrileño y la ya construida Gran Avenida Pedro de Valdivia, y pese a que no existe evidencia de alguna comunicación entre Figueroa o los miembros activos del directorio con los exponentes españoles, la Avenida Pedro de Valdivia emerge en 1895 como la construcción de una visión urbana compartida, cuya planificación e imagen inicial le dio una estructura inamovible pese a las múltiples transformaciones, estilos arquitectónicos importados y actores involucrados en el proceso de construcción y habitación. Gracias a la visión de la Sociedad de la Población Providencia, se financió un proyecto capaz de atraer a compradores que podían acceder a créditos de apoyo, mediante la configuración de una avenida de calidad, innovadora en su contexto y que hacía un uso óptimo de sus condiciones de localización de modo aumentar los beneficios de la comunidad. Al incluirse dentro de la urbanización al jardín y al paseo, diseñando una calle más allá de sus posibilidades de movilidad, como un boulevard, como un *allée* sombreado por árboles diferentes a los del paisaje del campo, pero regados por las canalizaciones de agua existentes adaptadas, se construyó un espacio urbano memorable, perdurable y único.<sup>15</sup>

Hoy en día en las ciudades, el habitante es capaz de reconocer el valor patrimonial o cultural de ciertos edificios que por su antigüedad, distinción de su entorno y/o publicidad han sido asimilados como piezas o barrios únicos y de interés por respetar y/o preservar. Sin embargo, como explica el fundador y presidente de la Fundación del Paisaje Cultural Charles A. Birnbaum (2013), no ocurre lo mismo con el paisaje en el ámbito urbano, debido a que este suele entenderse como aquella superficie para rellenar el vacío, como los retazos, como lo que quedó de las construcciones y no como pieza fundamental. Esta situación es clara en la Avenida Pedro de Valdivia, basta con revisar la bibliografía existente para visualizar la

**THE THREE MAGNETS.**

**TOWN.**

- CLOSING OUT OF NATURE. SOCIAL OPPORTUNITY.
- ISOLATION OF CROWDS. PLACES OF AMUSEMENT.
- DISTANCE FROM WORK. HIGH MONEY WAGES.
- HIGH RENTS & PRICES. CHANCES OF EMPLOYMENT.
- EXCESSIVE HOURS. ARMY OF UNEMPLOYED.
- FOGS & DROUGHTS. COSTLY DRAINAGE.
- FOUL AIR. MURKY SKY. WILL-IT-STREETS. NO PUBLIC SPIRIT. NEED FOR REFORM.
- SLUMS & PALACES. LETHAL DRINKS. CROWDED DILLYN DILLYN VILLAGES.

**COUNTRY.**

- LACK OF SOCIETY. BEAUTY OF NATURE.
- HANDS OUT OF WORK. LAND LING IDLE.
- TRESPASSERS. BEWARE WOOD. MADONN FOREST.
- LONG-HOURS-LOW-WAGES. FRESH AIR. LOW RENTS.
- LACK OF DRAINAGE. ABUNDANCE OF WATER.
- ABUNDANCE OF SUNSHINE.

**THE PEOPLE**  
WHERE WILL THEY GO?

**TOWN-COUNTRY.**

- BEAUTY OF NATURE. SOCIAL OPPORTUNITY.
- FIELDS AND PARKS OF EASY ACCESS.
- LOW RENTS, HIGH WAGES.
- LOW RATES, PLENTY TO DO.
- LOW PRICES, NO SWEATING.
- FIELD FOR ENTERPRISE, FLOW OF CAPITAL.
- PURE AIR AND WATER. GOOD DRAINAGE.
- BRIGHT HOMES & GARDENS, NO SMOKE, NO SLUMS.
- FREEDOM.
- CO-OPERATION.

**THE THREE MAGNETS**

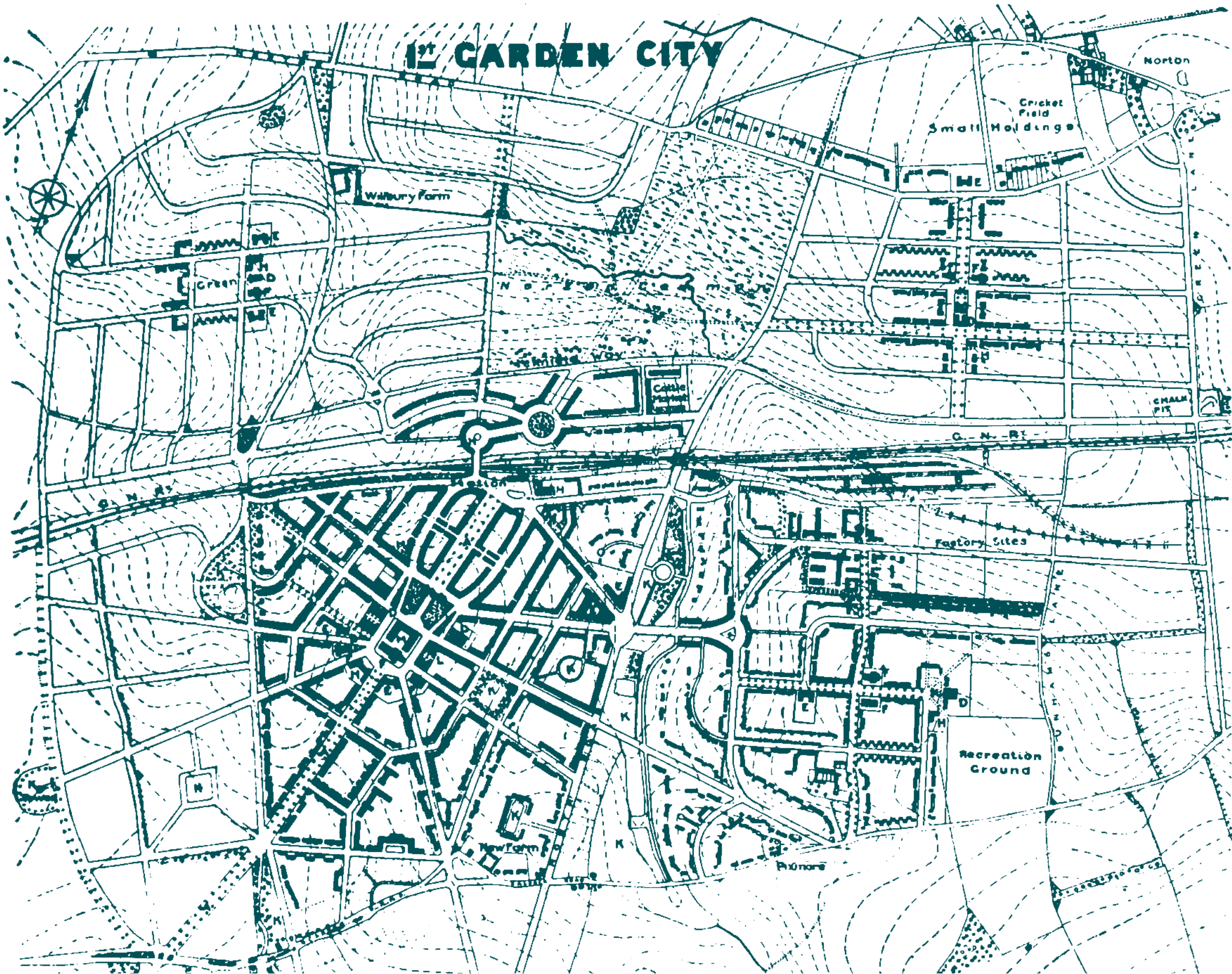
△ Figura 3: Ebenezer Howard, Los Tres Imanes. En: *Garden Cities of To-Morrow Cambridge, (1977[1946])* Mass.: The MIT Press, p.46

▷ Pag. Siguiente. Figura 4: Plano de Letchworth (1933). En Macfayden D. (1933) *Sir Ebenezer Howard and the Town Planning Movement*. Manchester: Manchester University Press, p.114

de cómo exigir condiciones mínimas para un sistema que involucra elementos vivos en constante transformación, este artículo ha expuesto cómo la Avenida Pedro de Valdivia ha materializado una respuesta posible: lo que se diseña y pone a prueba es una articulación de arborización, pavimentos, infraestructuras y cerramientos que permiten la expresión sana del paisaje dentro del ambiente hostil y ajeno que representa la ciudad actual para los elementos vivos que componen la acera y con ello, el perfil de la calle.



# PLAN OF ESTATE



## NOTAS AL PIE

1. Este artículo es producto del Proyecto Fondecyt de Inicio N° 11110332, "Urbanismo desde el Paisaje: Lectura de Doce Piezas Urbanas en Proceso. Santiago 1910 vs 2010", Romy Hecht, investigador responsable (sin coinvestigadores) y del trabajo de la tesista del proyecto Camila Medina, titulado *Diseño del paisaje de la acera de la Avenida Pedro de Valdivia: calles como quebradas de una topografía artificial* para optar al título de Arquitecto y al grado de Magíster en Arquitectura del Paisaje, Escuela de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile (enero 2014).
2. Específicamente, la urbanización incluía dos macro lotes perpendiculares al Camino de la Providencia [identificados en el plano como A y B], 73 al norte de la plaza central con superficies entre los 4,563 m2 y 12,852 m2 [identificados con los Nos 1 al 73], seis que enfrentaban a la plaza simétricamente [identificados con los Nos 74 al 79], 67 al sur de la plaza con superficies entre los 4,100 m2 y 12,076 m2 [identificados con los Nos 80 al 147] y un macro lote subdividido contiguo al Camino de Nuñoa, sin numeración. Ver Figura 1.
3. El primer proyecto de transformación a la plaza se aprobó por Decreto Alcaldicio del 13 de diciembre de 1929 para la ejecución de una "obra gruesa de concreto armado de una fuente y graderías de piedra de acceso a la terraza y a la fuente...." Luego de un período de reconstrucción, mantención y habilitación de infraestructura, el siguiente cambio de relevancia ocurrió con los Decretos del 07 y 24 de febrero de 1977 para ejecutar la apertura de la plaza en su centro y la construcción de un puente peatonal y así evitar que la congestión automovilística siguiera afectando al sector, a los que siguieron los que anunciaban la adjudicación de la propuesta pública para la elaboración del "proyecto de arquitectura, paisajismo y espacialidades" a la oficina Iglesias Prat (10 de febrero de 1999) y la contratación de Francisco Gazitúa para "la provisión de ocho esculturas para la obra "Fuente Escultórica de los Enamorados en la Plaza Pedro de Valdivia" (28 de abril de 1999). Ver *Actas Sesiones Municipales Ilustre Municipalidad de Providencia* (Santiago, Archivo Histórico Ilustre Municipalidad de Providencia). En el año 2013 la plaza comenzó un nuevo proceso de transformación con la construcción de la línea 6 de metro y de la estación Inés de Suárez en el sitio.
4. En 1895 la población de Santiago era de 265.403 habitantes, pasando a los 507.296 en 1920, mientras que ese mismo año la población urbana de la comuna de Providencia alcanzaba los 24.379 habitantes.
5. De hecho, no resulta casualidad tampoco que Fernández Blanco, presidente del Directorio que gestionó la creación de la Población Providencia, se convirtiera "después de 1896" en Consejero de la Caja Hipotecaria en cuestión. Entre 1897 y 1900 Fernández fue Intendente de Santiago y posteriormente Intendente de Valparaíso y Ministro de Chile en España (V. Figueroa, 1929, p. 151).
6. El principal trabajo en relación con la inserción del modelo de Howard en el ámbito local es el de M. Palmer, (1987). *La ciudad jardín como modelo de crecimiento urbano: Santiago 1935 – 1960*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
7. La biografía más completa de Smith Solar corresponde a la de M. Pérez de Arce, 2009. Ver especialmente, p.15-27.
8. El modelo transferido es particularmente visible en la arquitectura de Teophilus Chandler, mentor de Smith Solar durante la realización del Máster en Arquitectura en Filadelfia. En: Pérez de Arce, 2009, p.16.
9. Un hito significativo en la profusión de estas construcciones fue el concurso organizado entre 1906 y 1907 por revista *Zig – Zag* para el sorteo de un chalet diseñado por Alberto Cruz Montt y emplazado en la Avenida Pedro de Valdivia N° 2264. Ver *Zig – Zag* Vol.01:28 (25 Ago. 1905), Vol.01:49 (14 Ene. 1906), Vol.03:98 (06 Ene. 1907) y N° 2424 (08 Sept. 1951), p.38.
10. Esta y las subsecuentes descripciones de la primera ciudad lineal española basadas en Carvajal, 2012 [1909], p.78-97.
11. Ver *Actas Sesiones Municipales Ilustre Municipalidad de Providencia* del 18 de marzo de 1895; 24 de marzo, 7 de abril y 4 de agosto de 1896; 25 de mayo y 3 de diciembre de 1897. Cabe destacar que los miembros del Directorio variaron

- en los tres años de sesión, pero el registro oficial en el plano de la Población Providencia establece a Joaquín Fernández B. como presidente; a David Frías como vicepresidente; a Samuel Gana U., Manuel Domínguez, Nicanor Morales Santa María y Miguel Fernández Jara como directores; y a Mariano Fontecilla como director gerente. Ver Figura 1.
12. Ver "Actas de Sesión Ordinaria" del 06 de agosto y 17 de agosto de 1903, 11 de julio de 1904, 07 de mayo de 1905 y 3 de agosto de 1908. En relación con la fábrica ver Pereira, 1977.
  13. Proyección a partir de los resultados del censo de 1907 que establece un total de 8,463 habitantes urbanos y 2,522 rurales para la Subdelegación Providencia. Ver Dirección General de Estadísticas, 1908, p. 422.
  14. Ver "Actas de Sesión Ordinaria" de la Ilustre Municipalidad de Providencia del 11 de mayo de 1900 y 01 de febrero de 1904 y "Actas de Sesión Extraordinaria" del 03 de febrero de 1905.
  15. Los "árboles del campo" suelen asociarse a los *Populus spp.* (álamos), sobre todo si se encuentran dispuestos en hilera. En la Avenida Pedro de Valdivia se plantaron en cambio *Platanus spp.* (plátanos), el denominado "árbol urbano por excelencia," pues debido a su arquitectura de copa fue usado para la arborización de boulevares en Francia e Inglaterra, junto con el *Ulmus spp.* (olmos). Sobre las especies usadas en la confección de ciudades europeas. Ver Lawrence, 2006.

## REFERENCIAS

*Actas Sesiones Municipales Ilustre Municipalidad de Providencia*. Santiago de Chile: Archivo Histórico Ilustre Municipalidad de Providencia.

Figueroa V. (1929). "Fernández Blanco, Joaquín," *Diccionario Histórico, Biográfico y Bibliográfico de Chile*, Tomo III. Santiago de Chile: Balcells & Co.

(2010). "Chalets modernos: el chalet de Don Ricardo Lyon," *Selecta* Vol. 2(1) (Abr. 1910), p.32-33.

Binbaum, C. (2013). "Why Not Cultural Systems?" *Harvard Design Magazine*, 36, p.82-88.

Carvajal, C. (2012). *Arquitectura racional de las futuras ciudades como solución práctica del problema de la habitación barata al alcance de todas las fortunas*. Santiago: Cámara Chilena de la Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile, Biblioteca Nacional.

Dirección General de Estadística (1908). *Censo de la Población de la República de Chile Levantado el 28 de Noviembre de 1907*. Santiago de Chile: Dirección General de Estadística.

Dirección General de Estadística. (1921). *Censo de la Población de la República de Chile Levantado el 15 de Diciembre de 1920*. Santiago de Chile: Dirección General de Estadística. Santiago: Dirección General de Estadística, 1921, p.43, 104.

Figueroa, J. (2009). La ciudad lineal del centenario: los cien años de la utopía lineal. *Revista de Urbanismo* 0(20). doi:10.5354/0717-5051.2009.4

Fishman, R. (1977). *Urban Utopias in the Twentieth Century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, and Le Corbusier*. Nueva York: Basic Books.

Howard, E. (1965, [1898]). *Garden Cities of To-Morrow*. Cambridge, Mass.: M.I.T Press.

"La Vida Luminosa," *Sucesos* (09 Ago. 1917).

Lawrence, H. (2006). *City Trees: A Historical Geography from the Renaissance through the Nineteenth Century*. Virginia: University of Virginia Press.

Macfadyen, D. (1933). *Sir Ebenezer Howard and the Town Planning Movement*. Manchester: Manchester University Press.

Pedro Bannen, P. L. y & Francisco Chateau, F. (eds.) (2007). *La Ciudad de Providencia en la obra de Germán Bannen: la arquitectura como construcción de un territorio*. (Santiago de Chile: Ediciones ARQ, 2007), p.35.

Pereira, E. (1977). *Apuntes para la Historia de la Cocina Chilena*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.

Pérez de Arce, M. (2009). *Smith Solar o Smith Miller/Arquitectos*. Santiago de Chile: Ediciones Universidad Finis Terrae.