



Anales del Instituto de Arte Americano
e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo"

■ TRANSFORMACIÓN DE LA AVENIDA PROVIDENCIA (SANTIAGO DE CHILE). DE SUBURBIO LINEAL A CENTRALIDAD METROPOLITANA (1890-2010)

Pedro Bannen Lanata

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO:

Bannen Lanata, P. (2017). Transformación de la Avenida Providencia (Santiago de Chile). De suburbio lineal a centralidad metropolitana (1890-2010). *Anales del IAA*, 47(2), 175-188. Consultado el (dd/mm/aaaa) en <http://www.iaa.fadu.uba.ar/ojs/index.php/anales/article/view/248/421>

ANALES es una revista periódica arbitrada que surgió en el año 1948 dentro del IAA. Publica trabajos originales referidos a la historia de disciplinas como el urbanismo, la arquitectura y el diseño gráfico e industrial y, preferentemente, referidas a América Latina.

Contacto: iaa@fadu.uba.ar

* Esta revista usa Open Journal Systems 2.4.0.0, que es software libre de gestión y publicación de revistas desarrollado, soportado, y libremente distribuido por el Public Knowledge Project bajo Licencia Pública General GNU.

ANALES is a peer refereed periodical first appeared in 1948 in the IAA. The journal publishes original papers related to the history of disciplines such as urban planning, architecture and graphic and industrial design, preferably related to Latin America.

Contact: iaa@fadu.uba.ar

* This journal uses Open Journal Systems 2.4.0.0, which is free software for management and magazine publishing developed, supported, and freely distributed by the Public Knowledge Project under the GNU General Public License.

TRANSFORMACIÓN DE LA AVENIDA PROVIDENCIA (SANTIAGO DE CHILE). DE SUBURBIO LINEAL A CENTRALIDAD METROPOLITANA (1890-2010)

TRANSFORMATION OF PROVIDENCIA AVENUE (SANTIAGO DE CHILE). FROM LINEAR SUBURB TO METROPOLITAN CENTRALITY (1890-2010)

Pedro Bannen Lanata*

■■■ En un arco de 120 años, el eje de paso y el lugar de permanencia imbricados en la avenida Providencia de Santiago de Chile configuran un interesante registro de transformación y adaptación de una pieza urbana de alta intensidad. Las alternativas de esta avenida dentro de la estructura de la ciudad capital son testimonio de un lugar de configuración preurbana que se origina fuera del casco fundacional, como enlace con la cordillera y como sede de actividades complementarias a la ciudad. Más tarde, desde fines del siglo XIX, se presenta como eje de uno de los suburbios ajardinados más relevantes de la expansión urbana, y al final del siglo XX opera como lugar de centralidad principal, articula los nuevos suburbios en expansión hacia el oriente, y ofrece algunos de los espacios de mayor calidad de Santiago. Su sentido, su tiempo y su expresión como suburbio han jugado, desde los inicios hasta hoy, un rol fundamental en su propia identidad y en la expresión metropolitana santiaguina.

PALABRAS CLAVE: avenida Providencia, suburbio, ciudad ajardinada, proyecto urbano, transformación urbana.

■■■ Along an arch of 120 years, the axis of transit and the place of permanence imbricated in the Providencia avenue of Santiago de Chile form an interesting record of transformation and adaptation of a high intensity urban piece. The alternatives of this avenue within the structure of the capital city bear witness of a place of pre-urban configuration that originates outside the foundational layout and serves as a link with the mountain range and as the seat of complementary activities to the city. Later, towards the end of the 19th century, it becomes the axis of one of the most important garden suburbs of the urban expansion, and at the end of the 20th century it operates as a main place of centrality, articulates the new suburbs in expansion towards the east, and offers some of the highest quality spaces in Santiago. Its meaning, its temporality and its expression as a suburb have played, from the beginning until today, a fundamental role in its own identity and in the Santiago metropolitan expression.

KEYWORDS: Providencia avenue, suburb, landscaped city, urban project, urban transformation.

* Escuela de Arquitectura e Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile (FADEU-PUC).

El presente artículo se desarrolla a partir de la investigación sobre avenida Providencia entre los años 2013 y 2017 y leída por el autor como tesis doctoral en la Universidad de Granada (España) en septiembre de 2017, bajo el título "Providencia, el arco de la avenida 1897-2013: Diez lecturas sobre la construcción del lugar en tres momentos de la ciudad capital (o sobre hechos urbanos clave en la forma de una avenida)".

Introducción

La convocatoria de este número de *Anales del Instituto de Arte Americano e Investigaciones Estéticas "Mario J. Buschiazzo"* llama a poner la atención sobre los bordes de la ciudad. Estos son percibidos, las más de las veces, como lugares problemáticos donde se desafía el orden y la urbanidad de una ciudad tradicional concentrada, donde se ponen en evidencia los contrastes entre la ciudad consolidada y esos amplios suburbios en permanente elaboración. Hacia ese registro de lectura y de reflexión del proceso de gestación y desarrollo de un particular suburbio suramericano se enfoca este trabajo sobre la avenida Providencia en Santiago de Chile.

El camino rural de traza prehispánica desempeñó un rol suburbano hasta fines del siglo XIX con discreta jerarquía y proyección en la estructura de interconexiones de la ciudad republicana sobre su valle. Más adelante, fue jugando un papel cada vez más gravitante sobre los órdenes de las nuevas escalas en la configuración urbana desplegada en el tiempo sobre el mismo lugar: primero en la ciudad moderna extendida con un relevante rol como suburbio privilegiado, posteriormente como lugar de centralidad en el orden metropolitano multiplicado. En efecto, la transformación de la avenida Providencia da cuenta de una concatenación de escenarios urbanos desplegados sobre su suelo, así como desde la ciudad central. Se trata de un lugar en el que se desafía el orden preexistente de la ciudad compacta, y cuyo estudio contribuye a otras comprensiones posibles para el fenómeno urbano en desarrollo. Confronta la urbanidad de esa ciudad histórica concentrada, con el despliegue de modelos y expresiones urbanas alternativas en el territorio conquistado sobre el plano del valle que llegan a configurar, tal vez, la mejor expresión metropolitana del Gran Santiago. De ese modo, la propia avenida llega a constituirse como el espacio de mayor intensidad y calidad entre los que conforman el principal eje estructurante de una ciudad capital que supera los siete millones de habitantes.

En este artículo, se trata de revisar el sentido de un fragmento urbano como la avenida Providencia en el desarrollo de Santiago de Chile y su gravitación. Se examinarán cuáles son las formas particulares, tanto materiales como de uso, que generan y configuran un lugar de la cualidad de esta avenida, en sus etapas de modificación (la avenida de las afueras de la ciudad, la de un suburbio en fase de incorporación al tejido urbano y la de la centralidad), de cara a su propio destino.

El registro de la avenida, el relato de la ciudad

La traza de la avenida Providencia, de 3610 m de extensión, va desde plaza Baquedano por el oeste, punto de contacto con la ciudad histórica, hasta el canal San Carlos por el este. La avenida se puede fragmentar en tres tramos, según las piezas relevantes que operan en su conformación. En su punto medio se encuentra la iglesia de la Divina Providencia, que otorga su nombre a la avenida y también a la comuna, testimonio de la sede de la Casa de Huérfanos, instalada en 1854 y origen de la primera configuración preurbana del lugar.

Nuestra aproximación al proceso histórico se apoya en dos fuentes secundarias principales. Por una parte, el trabajo de Armando de Ramón (1992) sobre la historia de la sociedad urbana de la ciudad capital, que refleja con claridad el quiebre de un orden persistente de la ciudad tradicional en el segundo cuarto del siglo pasado al momento de detonar su crecimiento exponencial en población y extensión, al que denomina "la ciudad de masas". Por otra

parte, el trabajo sobre la comuna de Providencia y la ciudad jardín desarrollado por Montserrat Palmer (1984 y 1987), donde el estudio de casos de proyectos pioneros de la ciudad ajardinada confirma la relevancia de avenida Providencia como eje troncal en torno al cual se configura el nuevo orden de suburbios desplegado en el territorio oriental de Santiago. Asimismo, en el plano conceptual y metodológico, resultan fundamentales para el trabajo realizado las aproximaciones al estudio de la cuestión urbana enunciadas por Phillippe Panerai (1983 y 1986) en la escuela de Versalles, así como las de Manuel Solá-Morales (1997 y 2008) en la escuela de Barcelona, a través de los trabajos del Laboratorio de Urbanismo. Ambas entradas abordan el proceso urbano a partir del trenzado interactuante, configurado por trazas de caminos, parcelación de suelo urbanizado, y por la instalación y posterior reemplazo de cuerpos edificados. Todo ello tensado y puesto a prueba en los modos de vivir el espacio urbano por parte de sus habitantes, sean ellos residentes o visitantes.

Hoy la avenida son muchos tiempos interactuando sobre un mismo lugar. Para dar cuenta de sus transformaciones se han diferenciado tres etapas: la avenida de las afueras (1890-1930), la de los barrios ajardinados (1930-1960), foco central de este texto, y la de la centralidad (1960-2010). Los componentes actuantes en cada período se han organizado en tres cuestiones: grandes obras de infraestructura, obras extraordinarias y obras ordinarias. Cada período da cuenta de la existencia de una obra de infraestructura que lo marca y lo caracteriza y que provoca a su vez la generación de otro conjunto de intervenciones. Con cada intervención sobre el espacio urbano, se modifica el rol que cumple en sus escalas de actuación sobre la ciudad capital, así como las percepciones sobre ese espacio. Las obras extraordinarias, escasas pero relevantes a la manera de las de infraestructura, son proyectos que irrumpen, cualifican y valorizan fragmentos particulares de la avenida; por su parte, las obras ordinarias constituyen un continuo de proyectos agregativos que van dando forma y completando la fisonomía del lugar.

El primer período o la avenida de las afueras (1890-1930)

El primer período está precedido por una de las etapas más interesantes del desarrollo general de la ciudad capital, que alberga casi 190.000 habitantes, marcada fuertemente por la gestión del intendente Vicuña Mackenna, entre 1872 y 1875, y su ambicioso plan de obras. Corresponde al mayor esfuerzo de configuración urbana desarrollado hasta esa fecha, con efectos positivos y consecuencias directas que repercuten hasta el Centenario de 1910. Algunas de esas iniciativas, como la canalización del río Mapocho, el paseo del cerro Santa Lucía y la apertura del Camino de Cintura, tendrán directo impacto sobre el derrotero que seguirá el viejo camino de la Providencia. Un lugar alejado del imaginario urbano de la época, pero que comienza a perfilarse como vía de penetración hacia el paisaje idealizado que se despliega al pie cordillerano. Un camino rural, flanqueado en ambos bordes por los altos muros de establecimientos industriales e instituciones religiosas y por los Tajamares, defensas ante las crecidas del torrente del Mapocho.

En el año 1897, se otorga el rango de "avenida" al camino de Providencia, junto al de "villa" al caserío localizado frente a la Casa de Huérfanos. Eso sucede cuando se separa el territorio de Providencia de la comuna de Ñuñoa, como consecuencia directa de la Ley de Comuna Autónoma (1891) que reordena la división administrativa del territorio (Figura 1).

Si el paseo público del cerro Santa Lucía abrió al imaginario capitalino la presencia de la extensión oriente, la plaza Baquedano y sus precedentes fueron las obras extraordinarias del período que construyeron la puerta hacia esa nueva realidad urbana de Providencia. El espacio despejado y de intercambio de la plaza fue objeto de varias intervenciones desde 1892, cuando se designó como plaza Colón. En 1910, se consolidó como plaza Italia con el monumento donado por la colonia y la construcción de la estación de trenes, para culminar en 1928 con el diseño y el monumento conmemorativo que le otorgan su expresión actual. La plaza pasa de ser un punto de acceso a constituirse en una “puerta hacia el oriente”, reforzada por un contexto urbano donde confluyen el principal eje de circulación capitalino (Alameda de las Delicias), las conexiones al sur y al norte por el Camino de Cintura y por el río hacia la ciudad central, el Parque Forestal y la estación Mapocho. La plaza Baquedano, primer umbral hacia avenida Providencia, se configura como lugar de referencia y de convocatoria masiva hasta la actualidad.

La obra de infraestructura del período fue la prolongación de la canalización del Mapocho, desde plaza Baquedano hasta el final de los Tajamares, que permitió ganar un suelo que fue ocupado por un parque lineal que prolongó el parque Forestal. El derribo de los antiguos Tajamares significó también la apertura visual de avenida Providencia hacia el cerro San Cristóbal y una mayor presencia del cauce, a la vez que la construcción de un puente de hormigón armado aguas arriba habilitó la primera vía de comunicación entre ambos márgenes en las afueras de la ciudad consolidada (Figura 2).

Paralelamente a la creación de la nueva comuna, se inicia otro proyecto clave para el devenir de la avenida Providencia: la población Providencia y la avenida Pedro de Valdivia. Sobre una hijuela al oriente de la Casa de Huérfanos, se proyecta la construcción de una vía de 3,3 km entre los caminos de Providencia y Ñuñoa, con 30 m de ancho, arbolada y que da frente a 150 lotes. Una imagen de transición entre la división rural progresiva hacia las casas quinta, lograda a partir de una importación de la ciudad lineal ajustada a la realidad local. La avenida Pedro de Valdivia marcó el devenir de todo el desarrollo posterior hacia el oriente del territorio comunal, dominado por el modelo de ciudad ajardinada, incluyendo el frente de avenida Providencia, tradicionalmente ocupado por altos muros o fachadas corridas. El desarrollo anterior de subdivisión del suelo agrícola con apertura de callejones o precarias servidumbres de paso fue, en la medida de lo posible, orientándose hacia el nuevo modelo y fue otorgando rango urbano a lugares formados desde la lógica rural. Avenidas y callejones fueron así tributarios de avenida Providencia, y fortalecieron progresivamente su jerarquía dentro del sistema urbano, que se constituyó en “el orden de las avenidas cruzadas”.

Las obras ordinarias más recurrentes sobre avenida Providencia, en esos años, fueron los muros continuos. Originalmente, se trataba de parapetos que rodeaban a los edificios institucionales, tanto como servían de defensa contra las crecidas fluviales. Algunos edificios se iban levantando sobre la misma línea de calle y daban origen a la fachada corrida que marcaba la expresión urbana, especialmente en los dos tercios occidentales de su recorrido. En casos excepcionales, se produce en esos sectores la transparencia del muro de cierre en algunos edificios principales, y algunos pequeños retranqueos en los conjuntos adosados de las nuevas poblaciones residenciales. El contrapunto se observa en el tercio oriental de la avenida (desde avenida Pedro de Valdivia al este), donde en los loteos de suburbio ajardinado que sustituyen al suelo agrícola preexistente se generalizan las edificaciones aisladas desde un inicio, con la excepción de enclaves precedentes como plaza Los Leones o el borde sur de la antigua planta cervecera.



Figura 1: Vista de Providencia hacia el oriente, 1906 (foto autor desconocido). Fuente: Archivo Observatorio Astronómico Universidad Católica, cerro San Cristóbal.



Figura 2: Vista avenida Providencia y canalización de río Mapocho, 1935 (foto de Enrique Mora). Fuente: Archivo del Centro Nacional de Patrimonio Fotográfico.

El segundo período o la avenida de los barrios ajardinados (1930-1960)

El segundo período corresponde a una ciudad de Santiago que supera los 712.000 habitantes y enfrenta serios conflictos urbanos de crecimiento. La comuna de Providencia aloja en su territorio 34.305 vecinos y su municipio encarga el año 1930 su primer plano de transformación urbana al urbanista francés Jacques Lambert. La propuesta se verá sumida en las corrientes dominantes impuestas por la visita de otro urbanista europeo, Karl Brunner, quien en 1932 publica *Santiago de Chile. Su estado actual y futura formación*. En ese libro, que sintetiza el pensamiento de un profesional que coloca a Santiago frente al desafío de constituirse en una ciudad moderna, Brunner registra los procesos de transformación de los alrededores de la avenida Providencia. En su mirada, la realidad de una masa edificada heterogénea y sin orden de Santiago deberá ser sustituida por una ciudad articulada por zonas homogéneas. Una ciudad de negocios central, un anillo de áreas residenciales de renovación urbana, colindante con suburbios de ciudad ajardinada, complementado con una vialidad estructurante y grandes parques insertos en las futuras extensiones. En el marco de ese proyecto, el urbanista reconoce la condición geográfica privilegiada del sector oriente de la ciudad capital, atributo que propone preservar bajo la forma de barrios de vivienda exclusiva (Figura 3).

En ese clima de ideas, la transformación de la avenida Providencia se produce mediante la incorporación de importantes parques urbanos, que constituyen las obras extraordinarias del momento. El primero, un parque lineal diseñado por Oscar Prager en 1931 se levanta sobre terrenos ganados al río luego de su canalización. Su novedoso diseño incorpora una nueva concepción para el espacio verde que tiene en cuenta las relaciones con el entorno, desde el mediano –río y cerro– hasta el lejano, haciendo de los nevados cordilleranos su punto de referencia. En paralelo, se diseña la sección de avenida Providencia, con 40 m de ancho, con vías segregadas para tranvías y un frente sur de edificación continua de uso residencial de entre 5 y 7 niveles de altura. El parque, una vez conformado, consolida la calidad urbana de la avenida, así como realza su contrafrente edificado, ahora ocupado por edificios residenciales. El parque se constituye en un lugar de atracción para la población de toda la ciudad y amplía los escasos puntos de esparcimiento colectivo disponibles. Pero por sobre todo, construye sobre avenida Providencia “el viaje hacia el oriente” que la terraza elevada del cerro Santa Lucía anunciaba y plaza Baquedano marcaba como puerta en el período anterior.

Durante este acotado período de solo tres décadas, la construcción ordinaria se materializó en los nuevos barrios residenciales, que se extienden progresivamente hacia el sur de la avenida y el oriente de la comuna. Los barrios perfeccionan los diseños de suburbios ajardinados de la etapa anterior, multiplican la subdivisión del suelo y se expanden sobre nuevas y numerosas calles que se abren perpendiculares a las grandes avenidas norte-sur existentes. Se genera también la necesidad de conexiones transversales más expeditas, que ofrezcan alternativas al flujo obligado hacia y desde la ciudad central a través de, exclusivamente, avenida Providencia. Con gran esfuerzo del gobierno comunal se abren y configuran avenidas como Francisco Bilbao, Eliodoro Yáñez y Carlos Antúnez que, paradójicamente, terminan siendo tributarias del eje central Alameda-Providencia. Se constituye así “el orden de las avenidas tangentes” (Figura 4).



Figura 3: Vista parque Providencia entre la avenida y el río, 1938 (foto de Enrique Mora). Fuente: Archivo del Centro Nacional de Patrimonio Fotográfico.

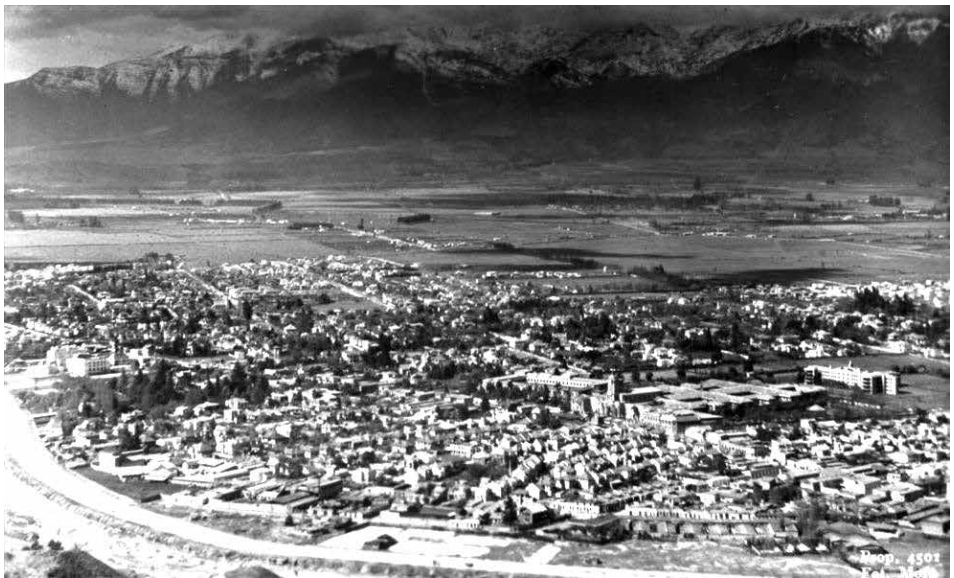


Figura 4: Vista avenida Providencia y barrios residenciales, 1941 (foto de Enrique Mora). Fuente: Archivo Fotográfico Municipalidad de Providencia.

Por otra parte, con la creación de dos barrios residenciales que traspasan el canal San Carlos, se genera una nueva estructura de orden para la avenida. Sobre su eje de prolongación, por el camino de Apoquindo, se abren los barrios de El Golf, hacia fines de los años 1930, que ponen en valor y dan otra dimensión a la condición de “lugar entre” que tuvo el antiguo camino de Providencia en sus orígenes. Los nuevos barrios leerán a Providencia como un territorio ajeno pero necesario de atravesar para establecer sus vinculaciones con el centro capitalino. A ello se agrega el perfil de los nuevos habitantes, pertenecientes a las clases más acomodadas de la élite santiaguina, que abandonan sus barrios afrancesados de fines del siglo anterior, ahora inmersos en el caos social de sus calles y con el gobierno del país en manos de políticos de izquierda. Avenida Providencia se presenta ya no solo como lugar de paso, sino también de aprovisionamiento y de intercambio. La distancia y el tiempo comprometidos en el desplazamiento, la cantidad creciente de población en los nuevos suburbios y su poder adquisitivo presionarán sobre una avenida que se ocupa con locales comerciales aptos para un comercio diversificado y sofisticado que genera un nuevo tipo de espacio público, a la vez que se hace casi constante el colapso de calzadas y veredas. En ese marco, los requerimientos del camino original y de la avenida como un “lugar de paso” se suman a los requisitos de un “lugar de permanencia” (Figura 5).

El proyecto de infraestructura del período se focaliza en la ampliación de la sección de la avenida, en la que contrastaba una sección de 40 m en el tercio occidental, con una sección muy restringida e irregular, de doble fachada y con presión por sustituir la edificación del período previo por otra de mayor altura (sobre las mismas líneas de construcción), en los dos tercios orientales. La voluntad municipal, expresada en los instrumentos reguladores, propone una sección regular del tramo, con 32 m de ancho, que permita el paso y detención de vehículos, con veredas apropiadas a los flujos peatonales, exigiendo vitrinas acristaladas como requisito para todo comercio con frente a la avenida principal. Sobre el plano catastral de 1930 se ejecuta el proyecto de ensanche, cuyo diseño se completa en 1940, y cuya ejecución culmina en 1953. Los tiempos comprometidos dan cuenta de la magnitud de un proyecto de renovación que implicaba la demolición de gran parte de los frentes edificados preexistentes, así como la expropiación de numerosos terrenos particulares. El trazado de la nueva sección hará del pragmatismo su principal herramienta de diseño. El criterio de afectar las propiedades de un frente sobre otro, o de compensar las expropiaciones, se establece en directa relación con la calidad y costo de las edificaciones involucradas en cada tramo del proceso de ensanche.

Los edificios de varias plantas se presentan como las obras ordinarias del período, tendencia inaugurada por un proyecto pionero –los edificios Turri–, para luego convertirse en rutina edificatoria a lo largo de toda avenida Providencia. Este primer conjunto edilicio se inicia en 1931, frente a plaza Baquedano, como un proyecto piloto que será luego replicado sin pausa en las esquinas de cada cruce con avenidas principales perpendiculares. El proyecto original incide en la aprobación de la ley de propiedad horizontal, de 1937, que permite subdividir la propiedad de apartamentos de un mismo inmueble entre distintos propietarios. Ambas cuestiones significaron para la avenida Providencia la proliferación de nuevos exponentes, a la vez que el derribo de los viejos cuerpos preurbanos da paso a edificios residenciales de nueva arquitectura, que transforman con frescas expresiones la antigua línea de propiedad. Esta tipología edificatoria irrumpe hasta el tercio oriental de la avenida, conviviendo inicialmente con edificaciones aisladas, para conformar un nivel de suelo comercial en continuidad que en

poco tiempo domina toda la escena urbana. El proceso de recambio del frente de la avenida se sustenta en el soporte de la normativa vigente que lo favorece, la nueva demanda que lo elige como opción y la rentabilidad del negocio inmobiliario que lo acelera. Vivir en los altos, sobre avenida Providencia, con frente al parque en el tercio occidental, o con un continuo comercial en la planta de suelo en los dos tercios orientales, es un nuevo modo de vivir la ciudad moderna enunciada por los urbanistas. Se trata de una tipología habitual en el centro de la ciudad, pero localizada en un contexto de paisaje geográfico dominante y un entorno de suburbio ajardinado (Figura 6).

El segundo proyecto extraordinario del período corresponde a un parque urbano sobre avenida Providencia, formulado en clave innovadora. El traslado de la Casa de Huérfanos y la demolición de sus instalaciones, exceptuando la iglesia y algunos cuerpos menores, genera un terreno de 13 ha en el corazón de la avenida. Los instrumentos de ordenamiento urbano tienen prevista una traza de futuras calles que subdividen el paño en manzanas menores y conectan a la vialidad existente, pero un proyecto desarrollado entre 1953-1957 (radicalmente distinto y promovido desde las agencias públicas nacionales de desarrollo habitacional, con interés en incorporar contingentes de clase media en nuevas localizaciones dentro de la ciudad capital), lleva al diseño de un gran conjunto residencial, acorde a lineamientos dominantes en la arquitectura del momento: la Unidad Vecinal Providencia (UVP). Sobre una superficie de áreas verdes continuas, se propone un conjunto de 35 edificios, de 5 y 11 plantas. Se ajusta el trazado de calles y avenidas de modo de no alterar el paño principal de suelo, se aprovecha el soporte comercial que procura el equipamiento de la avenida y se entrega un gran espacio verde abierto al uso público de residentes y vecinos. La implementación y posterior existencia deformará esa imagen original. Trastocará el diseño de su frente hacia avenida Providencia, ocupará parte importante del parque con lugares de aparcamiento y cerrará el perímetro del área verde al acceso público. Todo ello alejó la oportunidad de incorporar un segundo parque –de superficie equivalente al parque Providencia– que se sumaba a una tipología edilicia que podría haber hecho de contrapunto a la conformación dominante de la avenida (Figura 7).

Este período fue, también, el más activo en la elaboración de planes de ordenamiento urbano que en sus propuestas consideraban la avenida Providencia. En la dimensión de la ciudad capital como totalidad, se destacan la propuesta de Brunner de 1932 y el Plan Regulador Intercomunal de Santiago (PRIS) de 1960, con escalas y comprensiones muy distintas, pero separados por solo treinta años. En la escala comunal, el primer Plan de Transformación, con un anteproyecto bocetado por Jacques Lambert en 1930, es ejecutado en un par de semanas, y luego ajustado a las directrices generales para el Gran Santiago, por el urbanista local Luis Muñoz Maluschka. El diseño final fue incorporado a la propuesta “Gran Santiago, estudio regulador” de 1936, realizada por la Sección de Urbanismo de la Dirección General de Obras Públicas (DGOP), que refuerza el rol de gran vía estructurante del eje Alameda-Providencia-Apoquindo, con la consiguiente necesidad de implementar el ensanche de la avenida para asegurar su misión en el conjunto de avenidas. Posteriormente, el Plan Oficial de Urbanización de 1944, que entra en vigencia en 1947, diversifica las zonas de comercio y vivienda, a la vez que aumenta progresivamente la altura y la carga de usos permitidos en los edificios que enfrentan a vías principales como avenida Providencia. Este plan lo reemplaza una nueva versión del año 1950, que incorpora la nueva vialidad comunal.

Figura 5: Vista avenida Providencia en tramo comercial, 1958 (foto de autor desconocido).
Fuente: Archivo Fotográfico Municipalidad de Providencia.



Figura 6: Vista plaza Baquedano y edificios Turri, 1932 (foto de autor desconocido).
Fuente: Archivo Fotográfico digital Santiago Nostálgico.



Figura 7: Vista avenida Providencia y edificios Unidad Vecinal Providencia (UVP), 1968 (foto de autor desconocido).
Fuente: Archivo Fotográfico Municipalidad de Providencia.



El tercer período o la avenida como centralidad (1960-2010)

El tercer período registra un acelerado crecimiento metropolitano, que se traduce en presiones sobre los cuerpos edificados, los flujos de paso y permanencia sobre avenida Providencia, y en las demandas sobre su espacio disponible, sea público o privado. Este crecimiento exponencial se manifiesta tanto en la avenida como en el resto de la configuración metropolitana, donde la población se ha incrementado desde 1,9 millones en 1960 (Providencia como comuna llega a 83.551) por sobre 7 millones de habitantes en 2012 (Providencia con 126.487, y la avenida principal alcanza una población flotante de 1,8 millones al día). La extensión de la mancha metropolitana crece desde los 209 a los 868 km² y pone a prueba la calidad urbana de muchos lugares de valor, como avenida Providencia.¹ Una voluntad de planificación sobre el desarrollo se expresa en la formulación del Plan Regulador Intercomunal de Santiago (PRIS) del año 1960, que se traduce en un ambicioso plan de infraestructuras para configurar un sistema viario estructurante metropolitano e incorporar un nuevo sistema masivo de transporte público, a través del metro subterráneo para el Gran Santiago, todas acciones con consecuencias directas sobre la avenida Providencia.

La intensa actividad edificatoria sobre avenida Providencia durante el período se moldea sobre una normativa que homogeniza la apariencia y el orden de las obras ordinarias del período, en el que se registran unos pocos casos extraordinarios: se trata de las Torres de Tajamar y el Drugstore Providencia. Las Torres de Tajamar (1962-1966) son un conjunto de cuatro torres residenciales ordenadas en torno a un patio cuadrado delimitado por locales comerciales. Ubicadas en el remate oriental del parque Providencia, se constituyen desde el momento de su edificación en ícono urbano de la avenida. La torre más alta, de 84 m, inaugura la serie de grandes torres que signan el posterior desarrollo de la avenida hasta la reciente torre Santiago (2012), de 300 m y 64 plantas. El proyecto Centro Residencial Providencia (1965-1970), conocido como Drugstore Providencia, corresponde a un conjunto de tres edificios localizados en el corazón comercial. Más discreto en lo formal, es vital en la generación de un código edificatorio que será referente para la normativa propuesta *a posteriori*. Plantea un proyecto agregativo que articula espacios públicos que penetran la manzana y generan nuevas superficies urbanas de libre acceso multiplicadas por niveles sobrepuestos. La generación de pasajes peatonales articulados bajo luz natural y un sutil retranqueo en la vereda sobre la avenida principal², sumados a locales comerciales de buenas dimensiones, configuran una espacialidad que otorga identidad y calidad urbana a la mejor expresión del espacio público de avenida Providencia como lugar de nueva centralidad.

En paralelo, tal como se podría escribir un relato de una “avenida que no fue” a partir de los proyectos que nunca se ejecutaron, se fueron gestando otros proyectos que hoy identifican “los fallos de un lugar”. El proyecto Caracol Los Leones (1972) y sus ocho réplicas (1977-1980) son ilustrativos. Se trata de un experimento formal que intenta reformular las antiguas galerías comerciales mediante una planta helicoidal en ascenso que exige al terreno y a los usuarios de forma excesiva. Los edificios pasaron rápidamente de la novedad al deterioro, con efectos colaterales reconocidos hasta hoy (Figura 8).

El proyecto de infraestructura más importante del período fue el paso del metro por avenida Providencia. El trazado de la Línea Uno, iniciado en 1969, comprometió la avenida desde plaza Baquedano hasta plaza Los Leones. El paso auguraba el colapso de la vida comercial y residencial, ya sobreexigida en su operación cotidiana. En paralelo al plan del

metro, por iniciativa del gobierno central, un equipo profesional del municipio desarrolló los lineamientos de un nuevo Plan Regulador Comunal que intentó asumir el desafío de dar forma a las condiciones urbanas actuantes sobre la comuna, y especialmente sobre avenida Providencia. La confrontación entre ambas visiones no se hizo esperar y se inició una de las polémicas urbanas más largas, ásperas y controversiales de las que la ciudad capital tiene registro. Se suceden las alternativas en discusión, pero por sobre todo se confrontan dos miradas irreconciliables sobre la ciudad: la mirada global que considera las grandes obras de infraestructura como la única opción para asumir los desafíos de la nueva escala metropolitana, contra la mirada local que apunta a recuperar su rol y no solo no está dispuesta a renunciar a las cualidades urbanas que constituyen su identidad, sino que persigue fortalecerlas.

Como resultado de esas controversias, se perfila con fuerza un proyecto de intervención radical sobre la avenida principal, que toma forma en el nuevo plan regulador comunal: la Nueva Providencia. En 1972, el Consejo Municipal aprobó la “modificación del Plano Regulador de la comuna creando una nueva vía paralela al sur de la avenida Providencia”, según consta en sus actas.³ El proyecto Nueva Providencia, contra la opción de una avenida de mayor ancho, propone construir una avenida de mayor espesor en sus capacidades de desplazamiento, sus atributos espaciales caracterizadores y su sentido metropolitano. Para Gómez-Ordóñez, lo propio que distingue al proyecto de la vía es “la invención de una avenida de cuatro fachadas”. En palabras del urbanista Germán Bannen (1980): “Encontrar la forma de esta nueva calle es el problema. Se debe permanecer en el eje Centro que la origina y sustenta. Debe ser la avenida Providencia pero una ‘Nueva Providencia’. Su nombre aclara el problema. De él nace la fuerza para rechazar la solución de buscar paralelas como se proponen, porque sería otra calle, un lugar distinto” (Figura 9).

Las imágenes iniciales del proyecto ponen en valor el paso de los flujos vehiculares en dos brazos que se juntan y separan, junto al orden de la manzana que multiplica el espacio peatonal expandido por circulaciones interiores distintas a las aceras tradicionales. Un corte de la propuesta apunta a la voluntad de multiplicar ese mismo espacio en distintos niveles, activados por las estaciones del metro. La búsqueda de ese mayor espesor es la constante. Las obras de ejecución de la nueva avenida se inician en 1974 y terminan en 1984, a lo largo de un proceso en fases que comprometió la expropiación de un total de 106 propiedades y que se organiza en función de los avances de las obras subterráneas del metro.

El proyecto de Nueva Providencia de 1972 puede ser leído como una bisagra, en términos de transición entre dos ciudades diferentes, en dos dimensiones distintas. En su dimensión espacial, representa el paso entre la ciudad central y la ciudad oriental como una constante leída, declarada y reconocida en toda su evolución de larga duración, desde su condición de suburbio hasta el de lugar central. En su dimensión temporal, significa el desplazamiento desde la “ciudad planificada” orientada desde el último gran proyecto de lugar, hacia la “ciudad de mercado”, entregada a la libre especulación de la inversión privada. Antes, en la década de 1940, en aquella avenida de 32 m de sección, se verificaba el desplazamiento desde una “ciudad de obras” hacia una “ciudad planificada”, que ahora se descuida y abandona. Más temprano aún, el proyecto de canalización del río en 1927, desde esa “ciudad de obras”, delineó el futuro desarrollo de toda una avenida, una comuna y una ciudad.



Figura 8: Vista avenida Providencia y Torres de Tamar, 1973 (foto de Patricio Cassasus).
Fuente: Archivo Fotográfico Municipalidad de Providencia.



Figura 9: Vista avenidas Providencia y Nueva Providencia, 2006 (foto de Guy Wenborne).
Fuente: Archivo Fotográfico Guy Wenborne.

Epílogo

Providencia, la avenida, como lugar y proyecto urbano ha demostrado durante su desarrollo en el tiempo una capacidad de reinventarse una y otra vez. Fue asumiendo el desafío de las nuevas escalas, en cada etapa, a través de una obra de infraestructura: desde la prolongación de canalización del Mapocho, que trajo como consecuencia la primera sección urbana con rango de avenida; seguido por el esfuerzo de ensanche para lograr la sección de una avenida de 32 m; y llegando hasta el paso del metro y el diseño de un segundo brazo que configura la Nueva Providencia. Perseverancia y sentido común se combinaron en el reconocimiento de las condiciones que geografía e historia imbricadas le fueron señalando. La avenida Providencia sustenta su potencial urbano en su capacidad de incorporar progresivamente y en simultaneidad las particularidades de sus condiciones y de los testimonios de su arco de tiempo urbano. Tal vez, entre todos aquellos tiempos que la conforman, su imagen de suburbio de la ciudad capital fue uno de los momentos más potentes de su transformación y de los más distintivos de su fisonomía.

NOTAS

- 1 El decreto 420 de 1979 liberaliza el límite urbano, que promueve la urbanización acelerada de los entornos de Santiago y otras grandes ciudades del país.
- 2 Inspirado en la propuesta normativa aplicada desde 1932 al cruce de avenidas Providencia y Pedro de Valdivia.
- 3 Corresponde al acta del Consejo Municipal del 28 de junio de 1972.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bannen, G. (1980). Providencia, una calle de la ciudad. *CA*, 27, pp. 28-31.
- De Ramón, A. (1992). *Santiago de Chile. Historia de una sociedad urbana*. Madrid, España: Editorial Mapfre.
- Palmer, M. (1984). *La comuna de Providencia y la ciudad jardín*. Santiago, Chile: Ediciones Facultad de Arquitectura UC.
- ----- (1984). *La ciudad jardín como modelo de crecimiento urbano. Santiago 1935-1960*. Santiago, Chile: Ediciones Facultad de Arquitectura UC.
- Panerai, P. et al. ([1980] 1983). *Elementos de análisis urbano*. Madrid, España: Instituto de Estudios de Administración Local.
- ----- ([1980] 1986). *Formas urbanas. De la manzana al bloque*. Barcelona, España: Editorial Gustavo Gili.
- Solá-Morales, M. (1997). *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona, España: Ediciones UPC.
- ----- (2008). *Diez lecciones sobre Barcelona. Los episodios urbanísticos que han hecho la ciudad moderna*. Barcelona, España: Colegio de Arquitectos de Cataluña.

Pedro Bannen Lanata

Arquitecto y magister en Desarrollo Urbano por la Pontificia Universidad Católica de Chile (PUC). Doctor en Arquitectura por la Universidad de Granada (UGR). Profesor Titular de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile (FADEU-PUC).

Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile
El Comendador 1916, Providencia
7500000 - Santiago, Chile

pbannen@uc.cl