



LA ALAMEDA EN EL OBJETIVO

Un estudio histórico-visual sobre los espacios urbanos del transporte en la avenida Alameda
a través del relato foto-periodístico
Santiago 1925-1941



UNIVERSIDAD DE CHILE

Facultad de Arquitectura y Urbanismo

LA ALAMEDA EN EL OBJETIVO

Un estudio histórico-visual sobre los espacios urbanos del transporte en la avenida Alameda, a través del relato foto-periodístico,
Santiago 1925-1941

Dentro del proyecto FONDECYT Iniciación 2011

“El transporte urbano y la contaminación ambiental. Un estudio histórico de controversias socio-técnicas en Santiago de Chile,
1902-1947”. Rodrigo Booth P.

Cynthia Lavín Reyes

Tesis de Licenciatura en Arquitectura

Profesores guía: Daniel Opazo, Rodrigo Booth P.

Santiago, Chile – Julio 2014

Este trabajo no habría sido posible sin el gran apoyo de mi padre,
el cariño de mi hermano,
la implícita motivación de mi madre,
la ayuda incondicional de Diego,
y la hermosa presencia de Spiven y Simón en mi vida.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	7
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Transformación Urbana del transporte y publicación ▪ Discusión bibliográfica ▪ Objetivos e Hipótesis ▪ Metodología y Estructura 	8 10 20 21
DESARROLLO	
“EL PAISAJE FÍSICO ES UNA IMAGEN QUE PUEDE LEERSE”	25
1. LA ALAMEDA COMO VÍA	26
2. PAUSAS, DETENCIONES Y ARTICULACIONES EN LA VÍA	53
1.1. Estación Central / Plaza Argentina	54
1.2. Paradero I. San Francisco	68
1.3. Plaza Baquedano / Estación Pirque	85
CONCLUSIONES	105
<ul style="list-style-type: none"> ▪ El viaje y la avenida ▪ Fotografía, desde los géneros periodísticos ▪ Nuevas perspectivas fotográficas en el imaginario 	
BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES	115

INTRODUCCIÓN

Primero que nada, quisiera agradecer el apoyo del proyecto FONDECYT Iniciación 2011, titulado: “El transporte urbano y la contaminación ambiental. Un estudio histórico de controversias socio-técnicas en Santiago de Chile, 1902-1947”, dirigido por Rodrigo Booth P., dentro del cual se enmarca esta tesis.

Esta investigación destaca la relevancia de la imagen foto-periodística transmitida sobre los espacios de la circulación, pausa, detención y articulación de la Avenida Alameda, en el Santiago del periodo 1925-1941. La fotografía periodística, como documento histórico visual, contribuye a la comprensión de la estructura física asociada a estos escenarios urbanos.

Desde la perspectiva de la historia urbana y del análisis espacial que deriva de la disciplina de la arquitectura, se pretenden evidenciar las transformaciones urbanas relacionadas con los espacios del transporte reflejados en la imagen de la avenida, dando cuenta de sus controversiales relaciones con el habitante, la arquitectura y el espacio público urbano en general.

A través de la recopilación y reflexión de la imagen de la Alameda transmitida en las publicaciones periódicas de la época, la investigación pretende identificar los cambios en su infraestructura como respuesta a las problemáticas de la instauración de un sistema de transportes eficiente para la ciudad de Santiago. Cambios que generan, al mismo tiempo, nuevas problemáticas características de la ciudad moderna y un nuevo imaginario urbano.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

TRANSFORMACIÓN URBANA Y PUBLICACIONES

¿Las representaciones visuales de los espacios de la movilidad en la Av. Alameda publicadas por el fotoperiodismo, entre mediados de la década del 20 y principios de la década del 30, traducen, interpretan y proponen la estructura urbana del Santiago de la época?

Atendiendo a la pregunta, el marco temporal en el que se situará la investigación es de gran relevancia. Comprende desde el último Plan de Transformación de Santiago presentado en coincidencia con el fin del periodo parlamentario chileno en 1925, hasta los primeros planes para la ciudad emanados del pensamiento urbanístico como disciplina moderna a principios de los '30 en Chile.

En este período gravita la presencia del urbanista Karl Brunner y la búsqueda se extiende hacia algunos años posteriores donde se pueden constatar efectos concretos de los nuevos planteamientos en la imagen urbana¹, en vísperas de la celebración del Cuarto Centenario de la fundación de Santiago en 1941.

La selección de éste periodo que abarca poco más de quince años dentro

de la primera mitad del siglo XX, permite estudiar las transformaciones de la ciudad desde la imagen de la Av. Alameda difundidas en la prensa miscelánea, oficial y especializada, durante un periodo de grandes transiciones dentro de la disciplina de la arquitectura y del urbanismo en el país, en coincidencia con el desarrollo de las tecnologías del transporte², que condujo al aumento cuantitativo en el padrón vehicular, la crisis del sistema tranviario, las primeras ideas sobre la implantación del transporte subterráneo y el establecimiento formal del sistema de autobuses. Se constituye, así, un muestreo representativo de la diversidad de medios de transportes presentes en la ciudad en éste periodo, desde la tracción animal y eléctrica, hasta la motorización de combustión interna³.

Desde mediados el siglo XIX, los medios de transporte fueron cambiando cada vez con mayor intensidad. Los sistemas de combustión interna, durante las dos primeras décadas del siglo XX, evidenciaron problemáticas e introdujeron demandas en la infraestructura urbana que motivaron el planteamiento de nuevas ideas bajo los principios del urbanismo moderno. Principalmente a partir de los primeros años del

¹ La “etapa de cambios en el desarrollo histórico de la profesionalización del urbanismo en Chile, [estuvo acelerada] por los efectos demostrativos del desempeño teórico y práctico del arquitecto austriaco Karl H. Brunner”. Se destacan las modalidades de su intervención como “académico, divulgador público y a la vez operador del entonces naciente sistema de planeamiento y diseño urbano del estado chileno”. Gurovich, A. La venida de Karl Brunner en gloria y majestad. *Revista de arquitectura*. Especial Karl Brunner. N° 8. Santiago: FAU, U. Chile, p. 8

² La modernización del transporte urbano trajo una nueva tecnología asociada [motor de combustión interna], una red de consumo y un ideario moderno. Ver: Errázuriz, T. “*La experiencia del tránsito. Motorización y vida cotidiana en el Santiago metropolitano, 1900-1931*”. Tesis de doctorado inédita, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2010, p. 36

³ Ver: Mardones, M (et. al). *Micrópolis: historia visual del transporte público de superficie en Santiago, 1857-2007*. Santiago: [s.n.]. 2011, p. 32

siglo XX y hasta 1925, se elaboraron en Santiago numerosos Proyectos de Transformación para la ciudad ⁴, dentro de los cuales tenía un rol central la Av. Alameda, como principal eje estructurador. Estos Proyectos de Transformación se idearon en el país sobre una realidad e imagen urbana abundante en problemáticas propias del transcurso de Santiago hacia la ciudad moderna, que encontraron respuestas lógicas y esperanzadoras en la teoría y práctica de referentes urbanos europeos y latinoamericanos⁵. La gran cantidad de proyectos fueron discutidos por diversas publicaciones periódicas, magazines, oficiales y especializadas, y transmitidos a una población que rápidamente prestaría oídos a las nuevas ideas, formándose juicios divergentes al respecto⁶. El cambio de régimen político hacia el autoritarismo de Carlos Ibáñez durante la segunda mitad de la década (1924-25), ofreció un nuevo sustrato a la imagen al ser ejecutor de numerosas transformaciones en la infraestructura urbana, principalmente del espacio público de la calle, llevando de las ideas a la práctica algunas nociones definidas en los Proyectos de Transformación previos y otras nuevas⁷, las que sumadas al

amplio desarrollo tecnológico de los medios de transportes urbanos constatados en éste periodo, transformaron la imagen de la espacialidad urbana de la movilidad⁸. En la Av. Alameda, la circulación de los transportes, encarnada en sus calzadas y la de peatones en sus paseos, conectó espacios de pausa, detención y articulación, centrales en el funcionamiento e imagen de la ciudad. Así, la imagen de ésta vía en transformación fue la base de nuevos pensamientos sobre la ciudad, la arquitectura, los espacios públicos y el transporte, convirtiéndose en el nuevo escenario experimental de cambios disciplinares fundamentales en la disciplina arquitectónica y urbana, durante el fin de la década del '20 y el transcurrir de los años '30.

La materialización de ideas renovadas sobre la ciudad ofrecería, consecuentemente, un nuevo aspecto documentado y transmitido por la fotografía, generador de nuevas percepciones y apreciaciones. Un nuevo relato para el Santiago moderno⁹.

⁴ Resumen de proyectos de transformación de Santiago entre 1895-1925. La transformación de Santiago. *Arquitectura y Arte Decorativo*. N° 8, 1929.

⁵ “Los orígenes de este diseño [primeros Planes de Transformación] se encuentran en la importación de algunos modelos que se considerarán prototípicos de una modernidad deseada como el de la ciudad de La Plata, de Rocha y Benolt (1882); la transformación de la Lima de la postguerra, durante el segundo gobierno de Nicolás de Piérola (1895-1899); y el Plan de Chicago de Burnham y Bennett (1907-1909)”. Ver: *La venida de Karl Brunner (...)*. Óp. Cit., p. 10

⁶ “No todas las personas compartían el entusiasmo (...) por la mejoras urbanas y muchos santiaguinos antiguos mantenían sus reservas al respecto, puesto que los cambios urbanos parecían no tener final”. En: Rinke, S. *Cultura de masas, reforma y nacionalismo en Chile 1910-1931*. Santiago: Eds. de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 2002, p. 36

⁷ “Desde un primer momento el interés estatal se concentró en tres tareas prioritarias: reforma de la administración pública, creación de un importante número de instituciones de crédito y fomento a la producción y organización de un plan general de obras públicas”. Cáceres, G. 1995. *Modernización autoritaria y renovación del espacio urbano: Santiago de Chile, 1927-1931*. Eure. Vol. XXI, N° 62, pp. 99

⁸ “El progreso urbano fue una aventura onerosa y el dinero para satisfacer la manía de construir provenía casi exclusivamente del extranjero. Cuando ese flujo se cortó abruptamente en 1930, la modernización decretada por la autoridad entró en una fase de repentina paralización, aun así, el proyecto tecnocrático de renovación urbana tuvo una importancia duradera”. *Cultura de masas (...)*. Óp. Cit., p. 40

⁹ “Santiago es, doblemente, una ciudad afantasmada, a causa de una endémica inclinación a la inestabilidad. El que quiera aproximarse a su pasado, y por tanto a muchas de sus conductas presentes, debe agotar los ojos en los archivos e invocar el ectoplasma de las fotografías”. Merino, R. *Santiago de memoria*. Santiago: Planeta, 1997, p. 229

DISCUSIÓN BIBLIOGRÁFICA

La Ciudad en el periodo 1925-1941

La delimitación del periodo de estudio al espacio entre dos Planes de Transformación urbanos, postula estos instrumentos como expresiones de las aspiraciones de una época sobre la base de una realidad material y cultural. Los planes de transformación desarrollados durante el periodo parlamentario (1910-1925), pese a no ser ejecutados, pusieron de manifiesto sintéticamente los problemas de la higiene, la conectividad y transporte, los límites urbanos y el déficit habitacional en la capital, aspectos resumidos hacia 1925 en el Plan de transformación desarrollado por el alcalde de Santiago Luis Phillips¹⁰. Éstos planes constituyen un periodo de gran desarrollo “teórico” en cuanto a como debiese ser la ciudad¹¹. Con la llegada del autoritarismo, se da inicio a una nueva etapa marcada por el tránsito desde las ideas a la práctica. Gran parte de los planteamientos expresados durante el parlamentarismo y otros nuevos encuentran oídos en un periodo definido por el reformismo liberal que ve a la ciudad como un elemento potencial a favor del orden social¹².

Con Ibáñez en el poder, la administración del país da un vuelco sustancial hacia las ideas de progreso, recayendo el interés sobre la capital como polo de crecimiento y rostro visible del desarrollo nacional, que presentaba un notable estado de atraso hacia 1927 y no podía considerarse un modelo a seguir por las demás ciudades del país¹³. El programa de proyectos realizado durante ésta etapa¹⁴, dejó atrás progresivamente la imagen de aldea oscura, mal pavimentada y sucia con la que se reconocía a la ciudad en la época, “dando lugar a una nueva realidad organizada en torno a la vigorosa imagen de una urbe en dinámico desarrollo”¹⁵. Gonzalo Cáceres en “*Modernización autoritaria y renovación del espacio urbano: Santiago de Chile, 1927-1931*”, expone este tema realizando un acercamiento a la transformación urbana bajo las ideas nacionalistas. La importancia de su trabajo para ésta investigación, reside en que Cáceres aborda el mismo proceso de transformación que nos aboca, desde una perspectiva histórica, estableciendo lazos

¹⁰ Luis Phillips presenta un extenso proyecto de ley de transformación de la ciudad que consulta anchos diferenciados para las calles, propone 17 diagonales, dos circunvalaciones, una rana vanda norte-sur y otra rodeando el poniente del cerro San Cristóbal. También planea la ampliación de varias plazas, el ensanchamiento y desarrollo de algunos parques y la apertura, hacia los cuatro costados, del cerro Santa Lucía. Ver: *La venida de Karl Brunner (...)*. Óp. Cit., p. 12

¹¹ “En 1929 Santiago es una ciudad con requerimientos urbanos modernos, con propuestas urbanas correspondientes a un estadio del desarrollo del urbanismo moderno, y una situación política y económica que no ha permitido aprobar las iniciativas”. *Arquitectura y Arte Decorativo*. n° 9. 1930, p. 400. En: Aguirre, M. *La arquitectura moderna en Chile: El cambio de la arquitectura en la primera mitad del siglo XX. El rol de la organización gremial de los arquitectos (1907-1942) y el papel de las revistas de arquitectura (1913-1941)*. Tesis Doctoral, Universidad Politécnica de Madrid, 2004.

¹² “Durante las administraciones de Alessandri e Ibáñez, el Estado fue transformado en un activo agente de cambio.” Claramente la década de 1920 vio el surgimiento de un moderno Estado intervencionista en Chile. En los artículos 10 y 14 de la nueva constitución adoptada en 1925, se otorgaba explícitamente al Estado el derecho de intervenir en las áreas relacionadas con el “bienestar general” y el “interés nacional”. *Cultura de masas (...)*. Óp. Cit., p. 28

¹³ *Modernización autoritaria (...)*. Óp. Cit., p. 100

¹⁴ “Pocos años después de su llegada al poder en 1927, Ibáñez decretó una inspección de las tres ciudades [Santiago, Valparaíso y Viña del Mar], las deplorables condiciones y la dramática miseria de los sectores pobres, condujeron a la elaboración de un plan a seis años plazo de trabajos públicos”. *Cultura de masas (...)*. Óp. Cit., p. 36

¹⁵ *Modernización autoritaria (...)*. Óp. Cit., p. 102

congruentes con las imágenes que sustentan éste trabajo.

Transformaciones en el espacio público como las impulsadas por Alberto Mackenna Subercaseaux (1925-27) y Manuel Salas Rodríguez en 1927, a la cabeza del municipio de Santiago y la aprobación de la Ley n° 4303 en 1928, orientada a enfrentar la situación de atraso de la ciudad, constituyeron reformas tangibles en la infraestructura urbana que tuvo efectos, tanto en la funcionalidad, como en la imagen de sus espacios¹⁶. Del mismo modo, Enrique Balmaceda Toro en la alcaldía de Santiago durante 1928-29 en atención del acelerado crecimiento demográfico y los avances tecnológicos, llevó las transformaciones urbanas un paso adelante sembrando con la llegada del urbanista H. Lambert, la base de la planificación urbana moderna y práctica.

Con la formación del Comité Central de Urbanismo de la Asociación de Arquitectos en 1928 y la publicación, luego del terremoto de mayo del mismo año en Talca, de la Ley General de Construcciones n° 4563 de 1929, se normó la edificación privada y se exigió a todo municipio con más de 20.000 habitantes un proyecto de transformación¹⁷. Era evidente la necesidad de contar con profesionales más especializado y se creó en 1929 la Sección de Urbanismo del Departamento de Arquitectura subordinada a la Dirección de Obras Públicas, donde fue incorporado

en 1929 el urbanista e ingeniero Karl Brunner, quién operó en Santiago entre 1929 y 1934.

Por su parte, en relación al contexto de transición arquitectónica desde los estilos clásicos hacia la arquitectura moderna que cambió, progresivamente, el escenario visible de los espacios urbanos, Gonzalo Cáceres plantea que fenómenos como las “arquitecturas paralelas”¹⁸ dan cuenta de expresiones nuevas en la imagen de la ciudad. Así, estos cambios servirían de contexto a las transformaciones en la infraestructura urbana general y las nuevas lógicas de la movilidad. El Plan de Transformación de Santiago elaborado por Brunner y sus materializaciones, a partir de los años 30’ y 40’, dan término al periodo de estudio propiciando el quiebre de las propuestas urbanas relacionadas con los modelos foráneos y el inicio de un pensamiento sistemático y técnico en el diagnóstico de la realidad urbana¹⁹. Un gran número de iniciativas fueron concertadas, por primera vez, como transformaciones dentro de un modelo de planificación mayor, especialmente las relativas a la conectividad, vías de desplazamiento vehicular, espacios terminales, la circulación y detención peatonal²⁰.

Este modelo que se mantuvo largos años²¹. Cáceres, al respecto, ratifica

¹⁶ Ver: *Modernización autoritaria (...)*. Óp. Cit., p. 101

¹⁷ Ver: La venida de Karl Brunner (...). Óp. Cit., p. 12

¹⁸ Este tema, es estudiado en profundidad por Humberto Eliash y Manuel Moreno en: *Arquitectura y modernidad en Chile 1925-1965: una realidad múltiple*. Santiago: Univ. Católica de Chile, 1989

¹⁹ “El objetivo es conformar una ciudad controlando su extensión y dando una continuidad en su trama”. Cortés, F. La construcción de la ciudad como espacio público. *Revista de Arquitectura*. Óp. Cit., p. 14

²⁰ “Vialidad urbana, calles, avenidas monumentales, arterias, diagonales, plazas, monumentos y parkways: este conjunto de unidades conforma los elementos representativos del espacio público de una ciudad”, del Manual de Urbanismo de Karl Brunner. La construcción de la ciudad (...). *Revista de Arquitectura*. Óp. Cit., p. 17

²¹ “El periodo de 50 años entre 1929 y 1979, durante el cual el Estado actuó como “mega actor” y como “meta actor” y en cuyo comienzo tuvo ocasión de participar con sus valiosas aportaciones al urbanismo el profesor Karl Brunner, fue cerrada con las realizaciones del urbanista Juan Parrochia, quién proyectó y construyó el Metro de Santiago”. En: Pavez, M. Reencuentro con K. Brunner y testimonio de una época: entrevista al profesor Juan Parrochia B. *Ibíd.*, p. 28

el límite temporal definido para éste estudio confirmando que la venida de Karl Brunner dejó una impronta en la ciudad, pese a que, las dificultades económicas que trajo la crisis mundial de 1929 y el fin abrupto del régimen de Ibáñez en 1931 dificultaron las aplicaciones prácticas de sus ideas²².

En este tema de la investigación, destacan los trabajos realizados por María I. Pavés y Alberto Gurovich. La entrevista realizada por Pavés a Juan Parrochia relativa al periodo en que Brunner se desempeñó en la ciudad²³ expone el contexto de la llegada del urbanista, el enfoque de sus principales propuestas urbanas presentes en el Plan Regulador para Santiago, las circunstancias que dificultaron su puesta en práctica y el resultado de la aplicación de algunas de sus ideas²⁴: “contrariamente a lo que Brunner tanto enfatizó como necesidad, la voluntad de integración, en los años 30 y 40 se convirtió en el desmembramiento de la ciudad, el que afectó los servicios de alcantarillado y agua, los sistemas de transporte, etc., configurándose el esquema radiocéntrico, alentando la especulación desorbitante de los suelos del núcleo central (...)”²⁵. Gurovich, por su parte, en “*La venida de Karl Brunner en gloria y majestad*”²⁶, realiza un completo recuento de los antecedentes políticos, sociales y legales previos a la llegada de Brunner al país, rescatando la

importancia de sus lecciones en la profesionalización del urbanismo en Chile²⁷. El trabajo de éste autor entrega conocimientos acabados de la realidad nacional enfocados en aspectos arquitectónicos y urbanos, por lo que representa una guía clarificadora para situar en contexto las imágenes que entregará esta investigación.

Historia de la Movilidad

Dentro del estudio de las transformaciones de la Av. Alameda, el desarrollo de la ciudad y sobre todo, el recorrido de ésta hacia la ciudad moderna, destacan por su importancia los sistemas de movilidad. El transporte y sus espacios urbanos principales tuvieron un papel significativo en la asimilación de lo moderno.

Respecto a este punto, Armando de Ramón y Patricio Gross, en *Santiago de Chile: Características histórico ambientales, 1891-1924*²⁸ plantean la existencia de una reciprocidad lógica entre el desarrollo de los sistemas de transporte y el crecimiento urbano potenciado por las ventajas del transporte al momento de cubrir las nuevas distancias.

²² “Concluida la experiencia autoritaria, fue evidente que la Capital de la República había conocido un ensayo de modernización urbana. Clausurado o entorpecido el despliegue de una efectiva y radical remodelación, entendida ésta como una intensa reordenación material y cultural de un espacio habitado, el impulso transformador solo pudo expresarse en fórmulas menos sistémicas y más graduales”. *Modernización autoritaria (...)*. Óp. Cit., p. 106

²³ *Reencuentro con K. Brunner (...)*. Óp. Cit., p. 28-31

²⁴ “Según Parrochia, el Plan regulador de Santiago de Karl Brunner es el primer plan regulador integral para nuestra capital, poco entendido en su esencia y poco respetado en su forma”. *Ibíd.*, p. 29

²⁵ *Ibíd.*

²⁶ *La venida de Karl Brunner (...)*. Óp. Cit.

²⁷ Brunner llega contratado en calidad de Asesor Técnico por el Ministerio de Obras Públicas y como profesor invitado por la Universidad de Chile. Postula la renovación de la disciplina basada en el análisis multidimensional de la ciudad, con rigor pero también con espanto de la realidad social, material y cultural de cada región”. *Ibíd.*, p. 12

²⁸ De Ramón, A. Gross, p. *Santiago de Chile: Características histórico ambientales, 1891-1924*. London: University of London, Institute of Latin American Studies, Nueva Historia, 1985

La expansión de los transportes motorizados acarreó demandas sobre la estructura urbana en desarrollo, así, “la forma de la ciudad se va adaptado, no sin dificultades, al progreso de los medios de transporte, del mismo modo que el transporte debe ir conformándose a los requerimientos de la ciudad”²⁹. La adaptación y re-adequación, son inherentes al desarrollo de cualquier enclave urbano y trascendentes en el tiempo.

En la actualidad el fenómeno de la adaptación de la ciudad al automóvil y las modificaciones en el uso de los espacios públicos sigue estando presente. En “¿Dónde estacionar?”. *Prácticas cotidianas de reutilización, apropiación y re-significación del suelo Santiaguino*³⁰, Tomás Errázuriz identifica y analiza “distintas formas en que los automóviles se integran a una trama urbana y a una arquitectura que no han sido pensadas para recibirlos”³¹.

Al momento de constatar ésta evolución de los espacios urbanos en el periodo de estudio, Gross, De Ramón y Vial, en “*Imagen ambiental de Santiago: 1880-1930*”³², contribuyen con un trabajo basado en la exposición de imágenes fotográficas, siendo más cercano a la metodología de ésta investigación, aunque sin limitar su estudio al transporte o la Av. Alameda en particular. Al respecto, los autores

exponen que la fisionomía estable de la ciudad de Santiago “subsistió hasta la década de 1920, en la comenzó rápidamente a extenderse o a comunicarse con las comunas suburbanas cuyos caseríos tendieron a unirse con la ciudad central, dándole a ésta, por primera vez, un ritmo de crecimiento muy intenso”³³. La importancia de la Alameda dentro de éste crecimiento se sustenta en el rol que cumple la avenida en la estructura de la ciudad. La inmutable importancia de la vía a través de los años, llevó a que los cambios en la fisionomía de la ciudad pasaran a menudo por ella.

En este punto, las iniciativas transformadoras consagradas en proyectos concretos sobre la avenida y sus espacios no siempre resultaron ser fieles a los resultados previstos. La distancia que resulta entre el proyecto y la experiencia es un tema transversal, sobre todo al constatar durante el periodo de estudio, cambios entendidos como los primeros ensayos de un nuevo planteamiento urbano moderno. Nuevas investigaciones sobre éste tema se han desarrollado a partir la evolución de las vías principales de desplazamiento en Santiago, entre las que destaca el trabajo de José I. Vielma, “*Ciudad accidental: La Distancia entre Proyecto y Experiencia en las Autopistas Urbanas. El caso de la Autopista Costanera Norte en Santiago de Chile*”³⁴, que plantea la incongruencia entre las experiencias espaciales y los proyectos que determinaron esa transformación en la infraestructura urbana³⁵.

²⁹ *Ibíd.*, p. 206

³⁰ Errázuriz, T. “¿Dónde estacionar?”. SCL/ ESPACIOS, PRÁCTICAS Y CULTURA URBANA. Santiago: ARQ, 2009

³¹ *ibíd.*, p. 157

³² Gross, P. De Ramón, A. Vial, E. *Imagen ambiental de Santiago: 1880-1930*. Santiago: Universidad Católica de Chile, 1985.

³³ *Ibíd.*, p. 12

³⁴ Vielma, J. I. *Ciudad accidental: La Distancia entre Proyecto y Experiencia en las Autopistas Urbanas. El caso de la Autopista Costanera Norte en Santiago de Chile*. Tesis doctoral Pontificia Universidad Católica de Chile, 2010

³⁵ “Esto sería determinable con mayor precisión en los proyectos de orden instrumental, aquellos que no proponen o muestran interés en la experiencia resultante por su implementación. Las autopistas urbanas resultan claras para identificar y discutir esta condición”. En: Ponencia de Vielma, J. I. V Seminario Internacional de Urbanismo. Bs. As, 2013

Dentro del tema de las experiencias, el viaje puede asociarse con el reconocimiento continuo de la ciudad en sus múltiples dimensiones, ya sea, física, social, política, económica e imaginada. En éste proceso de reconocimiento, la diversidad de formas de vivir la experiencia del viaje, desde la caminata a pie, la bicicleta, el automóvil, el transporte público a tracción animal, eléctrica o motorizada y las pausas, detenciones y articulaciones del movimiento, determinan la construcción de imágenes de la ciudad bastante diferentes entre sí, sobre la base de un mismo escenario físico. Néstor García C., considera sobre este punto que “las travesías por la capital son formas de apropiación del espacio urbano y lugares propicios para disparar imaginarios”³⁶. El movimiento y la quietud en la ciudad, consideradas en *Luces de Modernidad (...)*, como “fuerzas metafóricas en los umbrales de su modernidad”³⁷, se corresponden con la intensión de encausar el análisis de los espacios del transporte de la Av. Alameda en las diferentes instancias del movimiento del transporte urbano.

Dentro del mismo tema, Tomás Errazuriz en *“La experiencia del tránsito. Motorización y vida cotidiana en el Santiago metropolitano, 1900-1931”*³⁸, profundiza en el desarrollo e implantación de los medios de transporte motorizados en la ciudad de Santiago, nutriendo la información técnica y concreta con aspectos culturales que hacen partícipes a los diferentes actores del proceso. Desde las propias maquinas, la infraestructura urbana, la experiencia de choferes, pasajeros, peatones y las

eventualidades positivas y negativas que nacen del proceso de motorización, todos los elementos son puestos en escena para formar un juicio más verídico del proceso en el que se legitimó al transporte como organizador de los desplazamientos³⁹. La supremacía de la tecnología sobre la naturaleza fue exaltada durante la primera mitad del siglo XX y posibilitó el acercamiento de una nueva experiencia a la población. Como respuesta a un controversial debate sobre la modernización, se culminó en la adopción del modelo de movilidad privado basado en el tráfico automotor que se expresó, principalmente, a través de la pavimentación del país, dentro y fuera, de los límites urbanos como símbolo del imaginario de progreso. Estas ideas, planteadas por Rodrigo Booth P., en *“Automóviles y carreteras. Movilidad, modernización y transformación territorial en Chile, 1913-1931”*⁴⁰, tienen claros nexos con la transformación de la Av. Alameda en la capital.

Si se entiende la estructura e imagen actual de la avenida Alameda como resultado de un largo proceso de transformación urbana, podría suponerse que, en base a su observación, sean rescatadas distintas ideas sobre tráfico y ciudad. Danilo Lagos plantea ésta idea a través del estudio de la Autopista Central en el tejido urbano⁴¹, destacando la presunción de vestigios “conceptuales, morfológicos y técnicos” acumulados en el transcurso del tiempo, que motivan el descubrimiento “arqueológico” de acciones pasadas sobre esta autopista.

³⁶ García C., N. *Imaginario urbanos*. Buenos Aires: Eudeba, 2005, p. 108

³⁷ Gerencia Corporativa de Comunicación ENERSIS. *Luces de Modernidad: Archivo fotográfico Chilectra*. Santiago: Enersis, 2001, p. 16

³⁸ *“La experiencia del tránsito (...)*. Óp. Cit.

³⁹ *Ibíd.*, p. 18

⁴⁰ Booth, R. *Automóviles y carreteras. Movilidad, modernización y transformación territorial en Chile, 1913-1931*. Tesis doctoral Pontificia Universidad Católica de Chile, 2009

⁴¹ Lagos, D. *“Desde la Avenida Norte Sur a la Autopista Central: Un estudio crítico del eje norte sur de la ciudad de Santiago”*. Tesis doctoral Pontificia Universidad Católica de Chile, 2010

Por su parte, el uso de las imágenes con el objetivo de reconstituir fenómenos sobre la ciudad ha llevado a organizar la información histórica desde un abordaje inverso al habitual. Las informaciones textuales se articulan en función del contenido visual permitiendo entender la historia desde otra perspectiva. En relación a ésta metodología y al tema del transporte, M. Mardones, S. Castillo y W. Vila, hacen un uso protagónico de las imágenes en *Micrópolis*⁴², con la finalidad de dar cuenta de la transformación de los sistemas de transporte, especialmente públicos, en Santiago durante un periodo que abarca el inicio del sistema de carros de sangre hasta la implantación del Transantiago en el 2007, en el contexto del regreso a la regulación del sistema de transporte urbano.

Revistas y Fotografía como documento histórico

En la construcción de un acervo fotográfico de la avenida Alameda y sus espacios asociados, se destaca la importancia del periodismo gráfico a principios del siglo XX⁴³. La aparición de revistas de gran difusión, magazines, institucionales y especializadas, permitieron considerar través de “fotografías-testimonio”, “aspectos de la vida social santiaguina hasta entonces inéditas o que se conocían solo a través de la denuncia oral”⁴⁴. Estos elementos fundamentales en la modernización de la vida cotidiana son, según Ossandón y Santa Cruz, claves en el desarrollo de la

“ensoñación identitaria”. En el *Estallido de las formas* (...) ⁴⁵, los autores refuerzan el tema de construcción de espacios reales e imaginados a través de las imágenes que propone esta investigación, con grandes aportes a la historia de los géneros periodísticos en Chile. Las fuentes escrutadas en el desarrollo de ésta investigación serían, en palabras de los autores, “actores” socioculturales que reestructuran el imaginario social de la vida cotidiana, expandiéndolo y complejizándolo⁴⁶ y en dicho proceso lo que se estaba naturalizando por la vía de su incorporación a la vida cotidiana era fundamentalmente la dimensión universalista de la modernización, es decir, su adecuación al carácter de la época⁴⁷.

Así, la pertinencia metodológica de ésta investigación es confirmada, aclarando la procedencia histórica y naturaleza distintiva de las publicaciones chilenas que serán indagadas⁴⁸.

Reforzando esta postura, los autores de *imagen ambiental* (...) reconocen la validez del testimonio fotográfico como documento histórico, incluso, capaz de proporcionar la información necesaria para sustentar conclusiones o sostener hipótesis.

La importancia histórica de los medios de comunicación de masas se define por su potencial para dilucidar las circunstancias culturales del proceso estudiado, reconstituyendo el sentir y el pensar que gravitaba sobre la objetividad de los hechos del momento. En ésta labor, las

⁴² *Micrópolis* (...). Óp. Cit.

⁴³ “La imagen foto-periodística de la época además, constituía la forma más creíble por entonces de transmitir la realidad y la revista era también un medio de difusión efectivo”. *La arquitectura moderna en Chile* (...). Óp. Cit., p. 57

⁴⁴ *Imagen ambiental* (...). Óp. Cit., p. 14

⁴⁵ Ossandón, C. y Santa Cruz, E. *El Estallido de las Formas: Chile en los albores de la cultura de masas*. Santiago: Lom, 2005

⁴⁶ *Ibíd.*, p. 37

⁴⁷ *Ibíd.*, p. 38

⁴⁸ “Todos los géneros de la industria cultural se ocupan de vehicular formatos y contenidos orientados simultáneamente a esos fines [información y entretenimiento]. Lo que ocurre es que cada uno de ellos articula de manera distinta sus relaciones al interior de un producto comunicacional determinado y en dicha articulación, uno de ellos juega un rol preponderante, dándole un cierto sello a la obra”. *Ibíd.*

revistas ilustradas ocuparon gran parte del mercado de información a partir de los años 20'. Priorizaron el uso de fotografías y otras técnicas visuales por sobre largos textos siguiendo el ejemplo de publicaciones estadounidenses similares⁴⁹, "haciéndolas llamativas para lectores de clase media e, incluso, de clase trabajadora. Al respecto, Stefan Rinke en "Cultura de masas, reforma y nacionalismo en Chile 1910-1931"⁵⁰ comenta que al utilizar medios visuales se podía, potencialmente, llegar a aquellas personas que no sabían leer, las que en Chile todavía constituían un porcentaje sustantivo de la población"⁵¹. Aquí, surge un aspecto que se suma a los factores que participan en la construcción de los imaginarios, aplicable al espacio urbano a estudiar: la dimensión cultural del propio habitante como filtro de su entorno en transformación.

El estudio de Rinke, resalta, en primer término, la importancia de los medios de comunicación en la emergencia de la cultura de masas, al documentar diversos temas que contempla ésta construcción, como el cambio urbano, la revolución de los medios de comunicación y el rol del cine, desde publicaciones periódicas de diverso tipo⁵² y la traducción que estos acontecimientos tuvieron en el surgimiento de un nacionalismo institucionalizado.

Más puntualmente, para la arquitectura y la ciudad, el surgimiento de diversas revistas especializadas durante la época fue central, desde el punto de vista estratégico, en la transmisión de las nuevas ideas que rondaban la disciplina. Max Aguirre, en *La arquitectura moderna en Chile (...)*⁵³, aporta importantes antecedentes sobre la cultura de la modernidad⁵⁴, el urbanismo moderno en la época y sobre la importancia de las revistas como valiosas fuentes históricas.

En este sentido, el examen sistemático de la información contenida en las revistas que circularon durante esos años en el país permite entender el proceso de modernización de la ciudad, destacando la labor de los arquitectos e instituciones profesionales y académicas que protagonizaron el pensamiento y la acción en materia de planificación y producción edilicia del espacio urbano.

Hugo Mondragón y Andrés Téllez en "Arquitectura y Construcción. Chile 1945-1950. Una Revista de Arquitectura Moderna"⁵⁵ publicado en el 2007, se abocan a este tema.

Mondragón en el 2010 amplía sus estudios previos y realiza un aporte significativo a la reconstrucción de procesos históricos de la arquitectura

⁴⁹ Aguirre, M., rescata la importancia de la fotografía periodística porque "se acompaña, por lo general, de un relato escrito mediante el cual podemos entender otros aspectos de la imagen". *La arquitectura moderna (...)*. Óp. Cit., p. 57

⁵⁰ *Cultura de masas (...)*. Óp. Cit.

⁵¹ *Ibíd.*, p. 45.

⁵² "Durante las décadas de 1910 y 1920 los chilenos fueron bombardeados intensamente con imágenes y sonidos de rascacielos, música de jazz y bailes de moda, los cuales reflejaban una nueva realidad precipitada por el surgimiento de una cultura de masas en un nuevo ambiente urbano". *Ibíd.*, p. 29

⁵³ *La arquitectura moderna (...)*. Óp. Cit.

⁵⁴ "(...) en la cotidianidad de la experiencia del ciudadano corriente esto representó un cambio de las condiciones de su percepción: un nuevo paisaje rural y urbano, un ritmo de vida de aceleración creciente, olores y ruidos desconocidos; la velocidad de los nuevos medios de transporte, movilidad laboral, (...) que, en conjunto, indujeron progresivamente un modo nuevo de enfrentar la realidad, renovando las costumbres y los usos". *Ibíd.*, p. 94

⁵⁵ Mondragón, H. y Téllez, A. "Arquitectura y Construcción. Chile 1945-1950. Una Revista de Arquitectura Moderna". Santiago: Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje. Universidad Central de Chile, 2007.

en base a las publicaciones periódicas⁵⁶, considerando que “el discurso de la Arquitectura Moderna que se puede construir a partir de estas publicaciones es un fragmento cargado de sentido”⁵⁷ y que éstas publicaciones son un registro privilegiado, y en algunos casos único, de discusiones implicadas en la construcción cultural y disciplinar del término Arquitectura Moderna.

Así, los procesos que pueden ser documentados por las fuentes foto-periodísticas son diversos y dependen del foco bajo el cual se examinen sus contenidos. Se ha posicionado la importancia de éstas fuentes en la reconstrucción de la imagen del pasado en diferentes ámbitos que van desde el viaje turístico moderno, las portadas de revistas como generadoras de un imaginario chileno, las representaciones de la edificación en altura, hasta la construcción de la imagen de Santiago cotidiano-urbano, a través de publicaciones periódicas generales y especializadas. En el 2011, Macarena Cortés y Luz María Vergara en: “*La construcción de la imagen nacional: la presencia de la arquitectura en las revistas y guías de turismo, 1930-1973*”⁵⁸, recopilan investigaciones de diversos autores que exponen estos temas.

La imagen fotográfica, como fuente de investigaciones, “prestándose al descubrimiento, al análisis y a la interpretación de la vida histórica”⁵⁹, ha

suscitado un interés particular dentro de la historiografía. La proposición de métodos de análisis que destacan la importancia de la procedencia de las imágenes, ya sea, de magazine, técnicas, especializadas o de difusión turística, la identificación del contexto y su contenido como fragmento material del espacio-realidad⁶⁰, es considerada en ésta investigación para enfrentar las complejidades metodológicas del uso de la fotografía en la recuperación de la información. Boris Kossoy, en *Fotografía e Historia*⁶¹, atribuye estas complejidades, principalmente, a los prejuicios existentes sobre el uso de la imagen como documento histórico ante la prevalencia del signo escrito como transmisor de conocimiento⁶².

La postura de Kossoy es clara en cuanto al poder de éste recurso y plantea que “el estudio de las imágenes [es] una necesidad, un camino más para la elucidación del pasado humano en sus últimos ciento sesenta años”⁶³.

Como vínculo entre la fotografía y las publicaciones periódicas, las imágenes difundidas por el foto-periodismo son, bajo las ideas de Kossoy, objetos-imágenes de 2° generación, ya que constituyen una multiplicación del contenido de la fotografía original como instrumentos de difusión de la información histórico-cultural. Es gracias a esta multiplicación de la información que la fotografía alcanza su mayor

⁵⁶ Mondragón, H. El discurso de la Arquitectura Moderna. Chile 1930-1950. Una construcción desde las publicaciones periódicas. Tesis Doctoral en Arquitectura y Estudios Urbanos, P. U. Católica de Chile, 2010.

⁵⁷ *Ibíd.*, p. 14

⁵⁸ Cortés, M. y Vergara, L. M. “*La construcción de la imagen nacional: la presencia de la arquitectura en las revistas y guías de turismo, 1930-1973*”. Santiago, Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile, Escuela de Arquitectura, 2011.

⁵⁹ *Imagen ambiental (...)*. Óp. Cit., p. 45

⁶⁰ Sobre éste tema García C., N. plantea que “Quizá la fotografía se diferencia de otros medios de registro y construcción de imaginarios, como la prensa, el cine y la televisión, porque fragmenta más radicalmente la realidad.(...)La fotografía ofrece escenas o instantes discontinuos que pueden aspirar a una representatividad más extensa pero siempre separan una experiencia del contexto”. *Imaginarios urbanos*. Óp. Cit., p. 111

⁶¹ Kossoy, B. *Fotografía e historia*. BS. As: La Marca. 2001.

⁶² *Fotografía e (...)*. Óp. Cit., p. 16

⁶³ *Ibíd.*, p. 27

función social⁶⁴. Dentro de este punto, el análisis técnico-iconográfico (referido tanto la procedencia y trayectoria del documento fotográfico, como a las informaciones contenidas) y la iconología de la imagen (relacionada con sus “camino de interpretación”, su información fragmentada y su manipulación), determinan en ésta investigación una especial atención a las subjetividades de su publicación y la intencionalidad de su captura.

El aspecto de la fotografía que exponen las publicaciones periódicas y que interesa al momento de constatar las transformaciones del espacio urbano, es su función transmisora de relatos visuales de acontecimientos del momento, Peter Burke en *Visto y no visto (...)*⁶⁵, comenta además la ventaja de la fotografía al permitir que los “acontecimientos actuales pudieran llegar a los observadores mientras los hechos estaban aún frescos en la memoria”⁶⁶, aumentando el número de imágenes que estarían al alcance de la gente más sencilla, idea que se homologa con los planteamientos de Rinke en *Cultura de Masas (...)*.

La fotografía, desde su iconografía e iconología es retomada por Burke desde el análisis de casos concretos, con el objetivo principal de fomentar el uso de la imagen como documento histórico y exponer sucintamente el estudio de la cultura material a través de ellas, que habría sido prácticamente imposible sin su relato.

En Chile, la difusión de la imagen fotográfica tiene un especial interés. La llegada de la fotografía no ocurrió mucho tiempo antes del fenómeno que se estudia a través de la imagen de la avenida Alameda. Hacia fines de siglo XIX, numerosos fotógrafos desarrollaron la técnica en diferentes

temáticas y desde la afición, al profesionalismo artístico o periodístico.

La importancia de estos artistas-reporteros o capturadores de imágenes y momentos en el país es recatada por Hernán Rodríguez en *Historia de la Fotografía: Fotógrafos en Chile durante el siglo XIX*⁶⁷, entregando información sobre quienes se encontraban tras el lente de la época. Durante la primera mitad del siglo XX, las circunstancias de bonanza económica, vieron nacer un sinfín de fotógrafos y fotografías del periodo, sin las cuales éste trabajo habría sido inviable.

El rol documental de la fotografía subsistió en paralelo a su función artística, por sus insuperables características de proximidad, expresividad y verdad: con las fotografías “se retrató, se conoció, se difundió y se construyó el mundo, y muchos hombres se sintieron atraídos a participar en esta novedosa escritura universal”⁶⁸.

Las publicaciones periódicas fueron las primeras que dieron cuenta de éste cambio comunicacional y llenaron sus páginas con fotos provenientes de estudios, de aficionados y de improvisados reporteros. La posición de la fotografía en el periodo de estudio, cuando los medios visuales eran aún limitados, sin televisión, escasas cintas cinematográficas y ausencia de sonido, investía un poder comunicador sin competencias al cual se sumó el control del sentido de la imagen publicada mediante la información escrita al pie de las fotografías.

Este aspecto “ilustrativo” de la fotografía que proviene de su contenido descriptivo (lo que fue fotografiado), estuvo interesantemente representado por la aparición de los “signos de civilización que el país había alcanzado”⁶⁹.

⁶⁴ *Ibíd.*, p. 35

⁶⁵ Burke, P. *Visto y no visto: El uso de la imagen como documento histórico*. Barcelona: Crítica, 2001.

⁶⁶ *Ibíd.*, p. 21

⁶⁷ Rodríguez, H. *Historia de la Fotografía: Fotógrafos en Chile durante el siglo XIX*. Santiago: Cenfoto, 2001

⁶⁸ Rodríguez, Hernán. *Historia de la Fotografía: fotógrafos en Chile 1900-1950*. Santiago: Cenfoto, 2011, p. 13

⁶⁹ *Luces de modernidad (...)*. Óp. Cit., p. 51

Los impactos culturales que significó el avance de la fotografía situada en revistas, periódicos y la publicidad, transcurrieron desde la representación de un “modelo cultural asimilado” entablado por la elite, a un “modelo cultural en crisis” que nace a fines de los años 20’ y que es proyectado a la imagen de la nación que se construía a través de la circulación y masificación de estos medios de información⁷⁰.

En suma, podemos legitimar la importancia del tema que trata ésta investigación y de la manera propuesta para abordarlo. De la misma forma, se pretende contribuir a los trabajos que han hecho uso de la fotografía con anterioridad y a los trabajos dedicados a las temáticas del transporte e infraestructura urbana, mediante la ampliación de la información visual. El cuerpo de análisis busca conjugar los diversos tipos de información histórica en una visión más completa sobre la transformación urbana relacionada a los espacios del transporte, sugiriendo un procedimiento que pueda ser utilizado en investigaciones abocadas a nuevos temas, relacionados o no.

⁷⁰ *Ibidem.*

OBJETIVOS E HIPÓTESIS

El objetivo general de este estudio es analizar a través de la imagen foto-periodística de la ciudad de Santiago difundida entre mediados de la década del 20' y principios de la década del 40', la transformación de la avenida Alameda como espacio urbano del transporte, desde la movilidad, la pausa, detención y articulación de los desplazamientos, en un contexto de importantes cambios dentro de la disciplina arquitectónica y urbana.

Los objetivos específicos pretenden:

1. Construir un acervo fotográfico que dé cuenta de las transformaciones en la morfología urbana del transporte en la avenida Alameda durante 1925 y 1941
2. Identificar las particularidades de los géneros periodísticos consultados como fuentes de las imágenes al momento de abordarlas
3. Entender las relaciones entre las transformaciones espaciales y las ideas urbanas generadoras
4. Identificar los cambios en el espacio y experiencias urbanas

La hipótesis de la investigación plantea que el auge de las imágenes foto-periodísticas, particularmente, las que retratan los espacios del transporte difundidas durante las décadas del 20'-40' en la prensa común y especializada, dan cuenta de una transformación en los espacios urbanos desde lo físico y funcional hasta lo cultural, ilustrada en el espacio de la Alameda. Las transformaciones de ésta infraestructura urbana, son abordadas por los géneros periodísticos: magazines, oficiales y especializados, de forma particular, motivo por el cual, la traducción que se hizo de éstas imágenes en la época es interpretada de forma diversa. Tomando en consideración estos hechos, la fotografía difundida permite rescatar la memoria visual de los espacios que conectaron la ciudad a través de la principal vía de desplazamiento de Santiago.

METODOLOGÍA Y ESTRUCTURA

FOTOGRAFÍA, GÉNEROS PERIODÍSTICOS Y CAMBIOS EN LA AVENIDA

Durante los años en que se centra la investigación, la práctica y difusión de la fotografía adquirió gran auge en el país. La imagen fue ampliamente valorada como testimonio por su función social, política y económica, hecho que se tradujo en la creación de numerosas publicaciones ilustradas. La decisión de realizar una investigación centrada en fuentes visuales, entendiendo el amplio predominio del documento fotográfico dentro del campo de la imagen, pretende develar una información retenida en un acervo que no ha sido ampliamente explotado. Al respecto, esta investigación asume una metodología práctica que considera el levantamiento de información predominantemente visual en las fuentes foto-periodísticas provenientes de los principales medios de comunicación de la época, tanto en el ámbito general como especializado, donde se registren imágenes referentes a los espacios del transporte enmarcados en la avenida Alameda, sus transformaciones y apreciaciones colectivas.

La elección de las fuentes responde principalmente a la necesidad de

limitar el acervo fotográfico a los emisores más objetivos dentro de lo posible. Las imágenes que emanan del foto-periodismo magazine, al intentar dar a conocer una realidad interpretada, destacan la interacción título-imagen, imagen-pie de foto y artículo- imagen, asimismo, las revistas especializadas de arquitectura y las publicaciones oficiales del municipio y el Estado, sobresalen en importancia por la intencionalidad de los discursos escritos que acompañan a las imágenes, pretendiendo persuadir al público lector según los intereses particulares de cada publicación⁷¹. Entre ellos, los medios de difusión generales que serán considerados son la revista ilustrada *Zigzag*⁷² revisada entre 1920-1940 y *En Viaje*⁷³ entre 1933-1941, ambas contenedoras de informaciones, denuncias, críticas y exaltaciones del acontecer del país y el exterior.

Por otra parte, *Chile al Día*⁷⁴, revisada entre 1926-1930, *Comuna y Hogar*⁷⁵, entre 1929-1931, el *Boletín Municipal de la República*⁷⁶, entre 1932-1939 y la *Revista de las Municipalidades de la República*⁷⁷ entre

⁷¹ “A diferencia de la revista especializada (...) el magazine coloca en un mismo plano las más disímiles actividades sociales o los más variados temas. (...) junto a lo anterior, es necesario destacar la importancia que en el género a que aludimos [magazines] jugaba la imagen. ya sea en forma de ilustración o registro fotográfico, su presencia ocupaba buena parte del espacio de las revistas (...), en dichas revistas adquiría generalmente la suficiente autonomía para hablar por su cuenta. *El estallido* (...). Óp. Cit., p. 36

⁷² Publicación miscelánea semanal entre 1905 y 1964: Las notas sobre Santiago relacionadas a aspectos urbanos, se pueden agrupar en torno a 3 eventos: la promulgación de la Ley de la Comuna Autónoma en 1891 que marcó el cambio de siglo; las celebraciones del Centenario de la Independencia (1910) y las celebraciones del IV Centenario de la fundación de la ciudad (1941). Ver: *El discurso de la Arquitectura Moderna* (...). Óp. Cit., p.113

⁷³ Publicación mensual de la Empresa de Ferrocarriles del Estado emitida entre 1933 y 1973

⁷⁴ Publicación anual del Órgano de la Liga Nacional “Pro-Patria”

⁷⁵ Publicación mensual del Órgano de las Municipalidades de Chile

⁷⁶ Publicación mensual del Órgano Oficial de las Municipalidades de la República.

⁷⁷ Publicación mensual del Órgano Oficial de las Municipalidades de la República, cambio de nombre de la publicación

1939-1941, contienen información oficial por parte de los órganos municipales y recopilación de artículos periodísticos y técnicos publicados en diferentes medios de la época⁷⁸.

Son consultadas también las revistas especializadas⁷⁹, *Arquitectura*⁸⁰, *Revista de Arquitectura*⁸¹, *El Arquitecto*⁸², *Arquitectura y Arte Decorativo*⁸³, *Revista de Arquitectura: Revista de arte arquitectural*⁸⁴, *ARQuitectura*⁸⁵ y *Urbanismo y Arquitectura*⁸⁶, presentes en el periodo de estudio. Estas publicaciones entregan visiones sobre las problemáticas urbanas de la época, el desarrollo del urbanismo moderno y sobre las instituciones y leyes vigentes relativas a la materia en el país, desde el punto de vista de los más interesados críticos y promotores de cambios en la infraestructura de la ciudad.

Otra fuente de importancia son los archivos fotográficos con material de la época de estudio disponibles en la actualidad, en los cuales, se refleja la especial atención que merecía el espacio de la Av. Alameda. El Archivo fotográfico CHILECTRA, el archivo del Centro Nacional del Patrimonio Fotográfico (CENFOTO), el archivo fotográfico del Museo Histórico Nacional, el archivo fotográfico de la Dirección de

Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas (AFDA), el archivo fotográfico y digital de la Biblioteca Nacional (AFD,BN), constituyen los archivos revisados .

La fotografía, en estos casos, es una fuente que permite complementar la información gráfica proveniente del foto-periodismo. El criterio de selección de las imágenes dentro del cuerpo de la investigación, tiene que ver con su potencial para representar el escenario físico estudiado. Las imágenes serán utilizadas como fuente principal del estudio. En base a ellas se construirá el análisis del fenómeno material sobre el espacio.

⁷⁸ Revistas Auto y Aero, El Autobús, Revista del Automóvil Club de Chile, Revista de Caminos, entre otras.

⁷⁹ Respecto a éstas publicaciones Mondragón comenta que “En esa época –escribió Cáceres refiriéndose a la década de los años ‘30- se publicaron algunas revistas de arquitectura de vida efímera y también boletines de estudios estadísticos urbanos realizados la mayoría por Gebhard y Parraguez a partir del año 1931, cuando fueron expulsados de la Escuela y mientras volvían a ella”. En: *El discurso de la Arquitectura Moderna (...)*. Óp. Cit., p. 112

⁸⁰ Revista de la Asociación de Arquitectos de Chile publicada durante 1923, de la que se encontraron tres ejemplares

⁸¹ Publicación trimestral de la Sociedad Central de arquitectos de Chile, de la cual se encontraron tres ejemplares emitidos entre 1913 y 1915

⁸² Publicación Mensual de la que se encontraron cinco ejemplares emitidos entre 1924 y 1927

⁸³ Publicación del Órgano Oficial de la Asociación de Arquitectos de Chile, emitida entre 1928 y 1931, de la cual se encontraron doce ejemplares

⁸⁴ Publicación de la Sociedad de Arquitectos de Chile, emitida durante 1920, de la que se encontraron dos ejemplares

⁸⁵ Publicación emitida entre 1935 y 1936, de la que se encontraron seis ejemplares

⁸⁶ Publicación de la cual se revisaron seis ejemplares emitidos entre 1936 y 1938

La estructura del trabajo se organiza en dos capítulos. El primero de ellos da inicio a la investigación y el análisis de la Av. Alameda desde su rol de vía urbana. El espacio contenedor del desplazamiento vehicular y peatonal, es analizado en contemplación de los distintos aspectos que constituyen la realidad física del espacio “vía”, como sustrato de una imagen representativa de la ciudad. Destacan en éste punto los trabajos de mejoramiento de pavimentos, el tendido de las líneas del tranvía, la infraestructura de iluminación de calzadas y paseos, la adecuación de calzadas, aceras al creciente tránsito vehicular y el cambio en la estética de la edificación circundante.

El segundo capítulo, profundiza el estudio de tres espacios contenidos en la Avenida desde la pausa, detención y articulación del movimiento. El primer sub-capítulo ahonda en la imagen difundida del límite poniente de la Avenida, compuesto por la Estación Central de Ferrocarriles y su Plaza de Tránsito Argentina, como espacio de detención, pausa y articulación de diversos medios de transporte hacia el interior y exterior de la ciudad. Destacan en esta sección, las transformaciones de diferenciación del espacio de la calle y la problemática situación de entrada de los ferrocarriles a través de la Plaza de Tránsito. Más adelante, un segundo sub-capítulo aborda las imágenes del espacio de detención representado por la Parada de San Francisco, donde se articulan temas centrales como la presencia de la Pérgola de las Flores, el perfil distintivo de la Iglesia de San Francisco, la creación del barrio París-Londres, la altura de las edificaciones circundantes y las complejidades del desplazamiento de los transportes a través de éste punto, que generará trabajos de readecuación del ancho de las calzadas y la supresión de estructuras urbanas que se oponían al fluido desplazamiento del tráfico. El tercer sub-capítulo se aboca al límite oriente de la Avenida, compuesto por la Plaza Baquedano y la Estación Pirque, espacio que transcurrió

desde la detención y la pausa, a la articulación de la movilidad entre la ciudad central y su expansión al oriente. Se tratan, así, temas como su función vial, la edificación adyacente, los problemas de tránsito que generaron grandes críticas en la opinión pública y la imagen representativa del conjunto como hito de la modernidad.

Las imágenes expuestas en los dos capítulos de la investigación se organizarán en periodos temporales determinados por las transformaciones propias de cada espacio. El análisis de las fotografías considera la iconografía e iconología, en la reconstitución de la realidad urbana: la iconografía constituye el primer paso, al identificar el contexto y los elementos constituyentes y ausentes de la imagen, para poder establecer las relaciones entre ellos dilucidando las características del espacio urbano en cuestión. Dentro de la iconología, el análisis incluye identificar la intención de la captura por parte del emisor y las ideas que derivan del registro espacial. La fotografía, enfrenta sus complejidades metodológicas al complementarse con las ideas construidas sobre estos espacios urbanos en documentos escritos del periodo de estudio, permitiendo al mismo tiempo exponer las nociones y juicios colectivos sobre el ámbito del transporte.

Los espacios del transporte pueden aparecer en los registros como protagonistas o como actores eventuales. Todos estos registros con sus diferentes motivaciones, ópticas y resultados ayudan a configurar, desde diversos ángulos, la imagen pseudo-real de los espacios urbanos ligados a la infraestructura de movilidad. La configuración física evidente, la relación que se establece entre la espacialidad y el habitante y las consideraciones estéticas gestadas en base a estos sitios, revelan la importancia de estos fenómenos en la construcción progresiva de la realidad física y cultural actual.

DESARROLLO

“EL PAISAJE FÍSICO ES UNA IMAGEN QUE PUEDE LEERSE”¹

La imagen puede testimoniar aspectos de la realidad que los textos pasan por alto o que les es difícil describir. Bajo esta premisa, el estudio de las imágenes fotográficas cuyo tema sean los espacios del transporte, contribuye al proceso de reconstrucción de la cultura material del pasado en el ámbito del transporte de masas. Los espacios pretenden ser rescatados e interpretados a través del documento fotográfico, considerando verdadero que “en la época de la fotografía, el recuerdo de determinados acontecimientos ha venido asociándose cada vez más estrechamente con su imagen visual”². En muchos casos, los espacios urbanos son registrados como paisajes de lo real o de lo que se quiso afianzar como lo real en las ideas colectivas, como expresión presuntuosa de progreso nacional o como protesta frente a sus deficiencias. La interpretación y distorsión de lo real en estos casos no es algo negativo en sí, si se identifica, ya que constituye también un fenómeno histórico a estudiar, ya sean ideas, mentalidades, ideologías e identidades.

¹ *Visto y no visto* (...). Óp. Cit., p. 53

² *Ibíd.*, p. 104

CAPITULO 1

LA ALAMEDA COMO VÍA

Los espacios de la circulación son líneas de unión entre las instancias de pausa, detención y articulación de la movilidad en la ciudad, generando a través de la experiencia del viaje en los medios de transporte la ciudad reconocible y accesible desde el movimiento. Esta sucesión de escenarios, como paisaje urbano, se transfigura en una imagen colectiva³. El eje de desplazamiento de la Alameda de las Delicias destacó como generador de paisaje por su indiscutible importancia en la estructura urbana. Sus límites se conformaban por la Estación Central de Ferrocarriles al poniente y por la plaza que en la década del 1870 fue bautizada como La Serena, luego Colón, Italia y finalmente Baquedano, al oriente⁴. Durante el periodo de estudio la Alameda era uno de los espacios públicos más representativos y tenían lugar en ella las principales manifestaciones colectivas. “Había perdido, por la expansión experimentada por la ciudad, su condición de límite físico del área consolidada de Santiago y era un paseo de importancia, localizándose a lo largo de su recorrido edificios de

equipamiento público y residencias de categoría”⁵. El Palacio de Gobierno, Iglesia San Francisco, la Biblioteca Nacional, el cerro Santa Lucía, instituciones de salud y educativas, también determinaron la jerarquía urbana de la vía. El sinnúmero de Planes de Transformación de Santiago desarrollados durante las primeras décadas del siglo XX reforzaban, consecuentemente, el sentido de la vía de poniente a oriente⁶. Ésta arteria, de 55 metros de ancho entre líneas de edificación, dos calzadas de 12 metros para cada sentido de la circulación y un gran área central de paseo de 31 metros de ancho⁷, durante los últimos años de la década del 20’ estuvo afectada por diversos trabajos de pavimentación, transformación de jardines, iluminación, rectificación de líneas de edificación y modificaciones en sus hitos principales⁸. “El mercado como expresión del régimen económico imperante y las variadas manifestaciones de la innovación tecnológica, establecieron el marco dentro del cual se gestó el fenómeno de la transformación urbana”⁹.

³ “la fotografía (...) se parece a las percepciones aisladas y acumulativas de los habitantes de grandes ciudad, que desconocemos la ciudad entera y ya ni creemos que sea posible abarcarla, nos instalamos en micrópolis y recorremos fragmentos de las micrópolis de otros”. *Imaginario urbanos (...)*. Óp. Cit., p. 111

⁴ *Imagen ambiental (...)*. Óp. Cit., p. 86

⁵ *Ibidem*.

⁶ *Santiago de Chile (...)*. Óp. Cit., p. 15

⁷ Faltan espacios libres en Santiago. *Arquitectura y Arte Decorativo*. n° 4, Abr-1929

⁸ “La rápida urbanización fue un aspecto que distinguió al desarrollo chileno en éste periodo, y las ciudades, sobre todo Santiago, se convirtieron en el espejo de cambios sociales y culturales”. *Cultura de masas (...)*. Óp. Cit., p. 33

⁹ *La arquitectura moderna (...)*. Óp. Cit., p. 94

ANTECEDENTES

En 1921, entre calle Banderas y Ahumada, se realizaron transformaciones en los jardines de la Avenida creando una línea de prados laterales y despejando el paseo central. El corte de los grandes árboles y la monotonía del diseño, suscitaron grandes críticas al proyecto. Desde entonces, el tema del corte de árboles en la Alameda salió a la luz en un debate constante de opiniones¹⁰. Más hacia el poniente, en 1923 una transformación similar caracterizaba como “un verdadero páramo”¹¹ la sección de la Alameda frente al Portal Edwards¹².

Durante estos primeros años las transformaciones de los márgenes de la avenida vieron aparecer nuevos barrios. En 1923 se crea el Barrio París y Londres en los terrenos vendidos por el convento de San Francisco¹³. Más allá de sus bordes inmediatos, el levantamiento de numerosos “rascacielos” en el centro antiguo durante ésta década pasó también a formar parte de la imagen de sus límites. La avenida tomó, a ojos de la época, una grandiosidad que la asemejaba a las grandes avenidas europeas. El entusiasmo sobre el futuro de la Avenida como emblema de la ciudad convive, no obstante, con grandes deficiencias en la pavimentación, en su mayoría formada por ladrillos de composición deteriorados que dificultaban el tránsito peatonal y vehicular¹⁴. La dicotomía entre el

potencial de la Avenida y su realidad material motivó, a mediados de la década, una serie de comentarios difundidos en la prensa que contraponían la función de deshago de la trama urbana y la contribución higiénica de la vía con la necesidad de mejorar los atrasos en su infraestructura. “tendida como un gran receptáculo de aire, gente y sol, en medio de la que debería llegar a ser un día una gran ciudad”, contrasta con el área “monótona e interminable de manzanas y sus cuatro o cinco plazas estrechas y conventuales”¹⁵. Por entonces, la zona central de la Alameda era el paseo más concurrido y se sugería el mejoramiento de sus pavimentos laterales, el enladrillado con mosaico de su parte central, como lo estaba entre calle San Francisco y Estado, la construcción de pequeños jardines, la erradicación de quioscos insalubres, de las acequias a tajo abierto y combatir, en su medida, la “interminable monotonía”¹⁶ del paseo.

En 1925 se proponía, incluso, la conveniencia de hacer del paseo de la Alameda, el cerro Santa Lucía y el Parque Forestal un solo paseo unido por calzadas y jardines¹⁷. Durante el mismo año se publica la pertinencia de la construcción de una futura Avenida Diagonal que conectara la Alameda a la altura del cerro Santa Lucía con la Av. Vicuña Mackenna a la altura de la calle 10 de Julio.

¹⁰ La guerra a los árboles. 1922. *Zigzag*. N° 911

¹¹ La belleza callejera. 1923. *Zigzag*. N° 941

¹² Las protestas contra la tala de árboles tienen largos precedentes en la avenida: “Los añosos árboles que existían entre el antiguo hospital de San Juan de Dios y la Iglesia de San Francisco eran tronchados [en 1896] para crear un “Parque Inglés”, cometiéndose la increíble aberración de plantar en lugares públicos praditos con césped y plantas inadecuadas”. De Diario El Chileno, 13-3-1896, en: *Imagen Ambiental (...)*. Óp. Cit., p. 86

¹³ *Imagen ambiental (...)*. Óp. Cit., p. 22

¹⁴ Mejoramiento y no embellecimiento de Santiago. 1923. *Zigzag*. N° 961

¹⁵ La avenida de las Delicias. 1924. *Zigzag*. N° 1016

¹⁶ Lo que podría ser nuestra primera avenida. 1925. *Zigzag*. N° 1054

¹⁷ Algunas ideas para ornamentar La Alameda. 1925. *Zigzag*. N° 1061

El proyecto elaborado por la Sociedad Central de Arquitectos contemplaba en esta amplia diagonal de 1.500 metros una conexión directa de la Alameda con los barrios sur y el descongestionamiento de la Avenida¹⁸. Diez años más tarde ésta zona sería considerada un verdadero desafío a la muerte frente a las Calles Carmen, Lira y Portugal¹⁹. El persistente problema del tráfico en la Alameda originó desde principios de los '20, la publicación de ideas sobre la construcción de un ferrocarril subterráneo que recorriera la Alameda desde Plaza Argentina a Plaza Baquedano, e incluso, desde Providencia hasta Pila del Ganso. Esta obra, además de subsanar los problemas del tránsito generaría belleza y progreso en la Avenida²⁰. Cinco años más tarde, nuevos estudios volvían a situar una línea de transporte bajo la Alameda con diez estaciones cubriendo los 16 kilómetros de la Avenida entre los mismos puntos limítrofes. Idea retomada por Brunner, quién agregó además, la necesidad de crear otra línea en el sentido norte-sur²¹.

En 1925, nuevas transformaciones sobre el paseo central reemplazaron los árboles maduros que existían por nuevas plantaciones y jardines desde la calle San Antonio hasta la calle 18. Motivada por la venida del Príncipe de Inglaterra, la Alameda se ensanchó, se reemplazaron los arboles por prados, se cambiaron los antiguos faroles “perpetuamente apagados” y se dispuso nueva iluminación que ocasionó apreciaciones encontradas, haciendo ver el resto de la avenida como “cincuenta años atrasada”²². Un año más tarde, la mayor parte de la avenida seguía a oscuras. En 1926, el panorama de la

Alameda continuó marcado por la imagen de los trabajos urbanos. Polvo, herramientas, inmensos postes y trabajadores, se interponían en las perspectivas de la vía y en su tráfico²³. Los trabajos sobre esta vía no se detenían. En 1927, “un hermoso rincón de los jardines de la Alameda en la plazuela de la Colonia suiza”, transformaba su imagen gracias a la obra del alcalde Luis Phillips: Al corte de árboles, siguió la instalación de faroles, que como “racimos de luces”²⁴ acentúan las perspectivas nocturnas de la vía captadas desde el San Cristóbal. La nueva iluminación crea nuevo entusiasmo en el progreso de la Avenida.

Más al poniente, en 1929 se realizan trabajos de transformación desde la calle San Martín y la Estación Central, conforme a los planos del arquitecto paisajista sr. Smith²⁵. Estos cambios fueron antesala de las grandes transformaciones que experimentó la parte central de la Avenida a partir de 1928.

Con la apertura de la Plaza de la Libertad en el costado norte de la Alameda, entre calle Morandé y Teatinos, se abrió la nueva fachada de la Moneda, obra que finalizada en 1929 se sumó a la imagen representativa de ésta vía y trajo a la discusión los proyectos archivados sobre la creación de un Centro Cívico. La idea madurada entre 1930 y 1940 bajo los matices del urbanismo moderno, determinó, la fisionomía del lugar con la construcción entre 1937 y 1950 de los edificios que componen el vacío, según el proyecto de Smith Solar y Smith Miller. Bajo la legislación especialmente desarrollada para este lugar, aprobada por Decreto Supremo

¹⁸ La transformación de Santiago. 1925. *Zigzag*. N° 1062

¹⁹ Tránsito y movilización urbanos. 1935. *Zigzag*. N° 1602

²⁰ ¿Santiago precisa un ferrocarril subterráneo?. 1924. *Zigzag*. N° 1011

²¹ *Imagen ambiental (...)*. Óp. Cit., p. 188

²² Muerte y Resurrección de la Alameda. 1925. *Zigzag*. N° 1075

²³ Santiago, la ciudad incómoda. 1926. *Zigzag*. N° 1111

²⁴ Santiago Nocturno. 1927. *Zigzag*. N° 1151

²⁵ Trabajos de transformación en La Alameda. 1929. *Arquitectura y Arte Decorativo*. N° 3.

en 1937, se condicionó la formación de un espacio unitario, la continuidad de volúmenes, la composición homogénea de las fachadas y la materialidad severa del hormigón. En 1939 la aprobación del Plan Oficial de Urbanizaciones de Santiago, elaborado por Karl Brunner y Roberto Humeres Solar, estableció la creación de la Avenida Central, idea planteada desde 1920²⁶ con objeto de concentrar los servicios de gobierno en la zona, mejorar la accesibilidad desde el sur y ser parte de la imagen de la ciudad del IV Centenario. Bajo las directivas del proyecto de Brunner, el proyecto para la Avenida Central elaborado por Santiago Cruz Guzmán, imprimiría un nuevo carácter de magnificencia a éste espacio cívico sobre la Alameda²⁷. Durante los últimos años de la década del 30' en éste espacio, "Como en el espejo de un gran lago, se plagiaba magníficamente la pomposa perspectiva de la Alameda" y "la Moneda también [tenía] una luminosa agua clara donde mirarse"²⁸.

En la zona oriente de la Alameda en 1935, la Oficina de Urbanismo del Ministerio de Obras Públicas guiada por los planteamiento de K. Brunner, promueve el aislamiento del cerro Santa Lucía según el proyecto original de Benjamín Vicuña Mackenna. Mediante las expropiaciones de los terrenos colindantes al cerro por el costado norte de la Avenida y la construcción de los taludes en éste sitio, se despejaría su perspectiva. Asimismo, se derribaría la Iglesia del Carmen al lado sur de la Alameda, rectificando la línea de edificación según el edificio de la Universidad Católica²⁹. Sumado a esto, se proponía indispensable el ensanche de la Alameda entre las calles Lira y Santa Rosa a 58 metros y corregir el estrangulamiento que existía

entre San Antonio y Mac-Iver mediante el traslado de la línea de tranvía al eje del Parque Ingles³⁰.

Durante la década de los 40', las crecientes exigencias del tránsito en ésta zona se tradujeron en la desaparición de espacios tradicionales, como el Parque Ingles y el Mercado de las Flores, entre calle Arturo Prat y Santa Rosa, a fin de ensanchar la calzada. El aislamiento del cerro Santa Lucía, casi finalizado hacia 1939, la construcción de la Gran Avenida del Centro Cívico entre Gálvez y Nataniel y otra Gran Avenida proyectada entre Plaza de Armas y el Mercado, serían las tres obras representativas del nuevo centenario, (...) y se tendría ahí entonces un centro con vistas de tanta belleza, que podrían desafiar hasta las de la plaza Baquedano que son hoy día el orgullo de nuestra capital³¹.

²⁶ En: *Nueva avenida* (...). Óp. Cit.

²⁷ La capital se prepara para su IV Centenario. 1936. *Zigzag*. N° 1639

²⁸ *Santiago en reflejos* (...). Óp. Cit.

²⁹ El alcalde señor Labarca expone la labor de la junta de vecinos. 1935. *Boletín* (...). N° 57, p. 17

³⁰ Plano regulador de Santiago. 1934. *Boletín* (...). N° 51, p. 25

³¹ Tres obras para el centenario. 1935. *Boletín* (...). N° 59, p. 18

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1920-1925

Img. 01. (A01)
Alameda desde San Antonio al oriente
1922
Archivo *Chilectra*



En 1922, la imagen perteneciente al Archivo fotográfico Chilectra³² captura el panorama que caracterizó amplias zonas de la Avenida durante las siguientes décadas. La intencionalidad de la captura es registrar los trabajos relacionados con el tendido de las líneas del tranvía y la iluminación eléctrica desde una perspectiva positiva. La imagen refleja el trabajo desarrollado por los habitantes en la modernización de la ciudad y como su estructura física es irrumpida por el progreso técnico³³. En la fotografía, tomada hacia el oriente desde la calle San Antonio, la consolidada edificación contrasta con los trabajos de instalación de las

líneas del tranvía sobre el pavimento. Se observa la luminaria eléctrica y los postes del tranvía. En éste punto, la menor amplitud de la Alameda determina la circulación central de los tranvías sin paseo peatonal. La fachada de la Iglesia del Carmen remata la perspectiva y la edificación colindante al cerro Santa Lucía sigue la línea de edificación de la Biblioteca Nacional, recientemente construida. Los automóviles están presentes en la calzada sur. Su imagen difuminada, da cuenta de la idea de velocidad que los caracteriza y podría relacionarse, también, con la intención del autor de resaltar el sistema tranviario.

³² Img. 01

³³ “La fotografía recrea un centro urbano que comenzaba a experimentar en la década del 20 las reformas modernizadoras que fueron la base de las características más distintivas que la estructura urbana y la sociedad santiaguina mantuvieron hasta finales del siglo XX”. *Luces de Modernidad (...)*. Óp. Cit., p. 8

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1920-1925



Img. 02. (A02)
Alameda con Morandé.
1922
Zigzag, N° 895

Durante el mismo año³⁴, se puede observar el aspecto de las aceras de la avenida en su parte central con más de cuatro metros de ancho cada una³⁵, a través de la publicación de la fotografía en la revista *Zigzag*³⁶. En este género, la imagen jugaba un rol central ocupando gran parte del espacio de las revistas y “adquiría generalmente la suficiente autonomía para hablar por su cuenta”³⁷. La imagen fue capturada con la intención de comentar un incidente personal que tuvo lugar en éste punto de la avenida. En este sentido, se puede presumir que la intención del

fotógrafo es limpia, en cuanto a la manipulación del espacio contenido en la imagen. En el aspecto de la acera norte de la avenida a la altura de la calle Morandé, destaca la amplitud, la pavimentación, la delimitación del espacio peatonal a través de la diferenciación de altura con la calzada y la plantación de árboles. La fotografía deja fuera la calzada, pero sin embargo, puede apreciarse un moderno automóvil estacionado cerrando la fotografía en contraste con la desmejorada apariencia de la línea de edificación norte.

³⁴ Img. 02.

³⁵ *Imagen ambiental (...)*. Óp. Cit., p. 86

³⁶ El magazine *Zigzag*, fue un periódico ilustrado estructurado en base a numerosas secciones de aparición semanal, en el cual se exponían temas de diversa índole: “el magazine coloca en un mismo plano las más disimiles actividades sociales o los más variados temas”. *El estallido de las formas (...)*. Óp. Cit., p. 36

³⁷ *Ibidem*.

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1920-1925



Img. 03. (A03)

“Un Rincón pintoresco en la Alameda”.

Zigzag. N° 895, 1922

La apariencia de la edificación en la avenida es capturada, además, en la siguiente fotografía del mismo año publicada por *Zigzag*, solamente, bajo el título: “Un rincón pintoresco en la Alameda”³⁸. La intención de la captura es retratar el aspecto provincial que conservaba la avenida en alguno de sus puntos, presumiblemente al poniente, cerca de la Estación Central de Ferrocarriles, con una óptica romántica³⁹.

La imagen permite constatar las texturas del pavimento adoquinado, de las tejas, del enlucido de las fachadas y la irregular línea de la acera, en contraste con los ideales de exactitud técnica que se anhelaban en ese entonces. La iluminación de la ciudad fue un tema ampliamente discutido en la época y debido a su insuficiencia, muchas edificaciones conservaron largo tiempo sus faroles a gas fijados a la pared⁴⁰.

La fotografía muestra también las líneas tranviarias que discurren por el centro de la calzada, además de la sugerente ausencia de medios de transporte. Es sabido que la cuantiosa presencia de transportes se localizaba en la zona central y oriente de la avenida⁴¹, pero no podemos considerar la imagen una prueba de ello, porque no se conoce la hora ni el día en que fue capturada.

³⁸ Img. 03.

³⁹ Si bien, la mayoría de los terrenos aledaños a la Alameda habían sido ocupados por edificación de buena calidad, la línea de edificación se apreció más nítida en el costado sur, conservando una altura promedio de dos pisos o diez metros aproximadamente. Ver: *Imagen ambiental (...)*. Óp. Cit., p. 88

⁴⁰ Mejoramiento y no embellecimiento de Santiago. *Zigzag*. n° 961, 21-07-1923.

⁴¹ “La superposición de los recorridos entre ambas formas de transporte [autobuses y tranvías] y la competencia por los pasajeros derivó en un aumento de la congestión en las calles centrales”. *La experiencia del tránsito (...)*. Óp. Cit., 113

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1920-1925

Un año más tarde, *Zigzag* entrega una perspectiva de la avenida como espacio público⁴². La intención de la fotografía es exponer la relevancia social del espacio central de la avenida, promocionando entre la población un aspecto del paseo digno de orgullo.

Bajo el título: “Vida Santiaguina” y la siguiente frase, “Nuestro fotógrafo ha enfocado un aspecto interesante del panorama de la Alameda, en uno de sus paseos invernales donde la juventud acostumbra desentumecer los músculos y el corazón”, la intención del fotógrafo es clara: plasma en la imagen los mejores rasgos del espacio, la línea de edificación mejor consolidada al sur como fondo, añosos arboles decorando el paseo, una aglomeración considerable de juventud elegante, automóviles como piezas estéticas sobre la calzada perfectamente pavimentada⁴³. Según Rinke, “Algunos observadores sensibles notaron que el diseño de automóviles y otros productos modernos comenzaban a crear una nueva estética”⁴⁴.

Sería difícil suponer una mirada casual o inocente. Dentro del contenido de la fotografía, sobresale la amplitud del espacio central con respecto a la calzada, el rol de automóvil en la conformación de los límites del espacio y la evidente función de representación de un grupo social en el paseo⁴⁵.



Img. 04. (A04)
“Vida Santiaguina”
Zigzag, N° 966, 1923

⁴² *Img. 04. Zigzag*, N° 966, 1923

⁴³ “El bandejón central contaba, además, con pavimentos, bancos y monumentos que enriquecían y dignificaban el acto de caminar, transformando a la Alameda en el gran paseo, lugar de encuentro y espacio simbólico de la ciudad”. *Imagen ambiental (...)*. Óp. Cit., p. 88

⁴⁴ *Cultura de Masas (...)*. Óp. Cit., p. 46

⁴⁵ “El paseo de la Alameda a las 11 del día, es un concurrido punto de cita de nuestra sociedad”. *Imagen ambiental (...)*. Óp. Cit., p. 86

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1920-1925



Img. 05. (A05)
Paseo en la Alameda
Zigzag. N° 931, 1922

Por los mismos años, el espacio central de la avenida es retratado nuevamente por *Zigzag*. La fotografía muestra la apariencia de la mayor parte del paseo probablemente hacia el poniente, donde conservaba su impronta antigua. Únicamente bajo el título “Las Delicias”⁴⁶, el fotógrafo capta una escena social representativa de ésta parte de la vía, donde se evidencia un público más modesto. El contenido capturado muestra dos líneas de arborización que contienen poderosamente el espacio en sentido norte-sur y potencia la fuga de su perspectiva en sentido oriente-poniente. Los límites que constituyen estos elementos otorgan aislación acústica y visual del tránsito en las calzadas adyacentes. Se debe poner suficiente atención para distinguir entre los árboles un automóvil en la calzada izquierda de la imagen.

⁴⁶ Img. 05.

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1920-1925

En 1923, gracias al desarrollo de la fotografía aérea, una nueva perspectiva de la ciudad se entrega a la población. Ésta “contiene todo lo que el ángulo de visión le permite (...), otorga por ello las más variadas lecturas”. La revista *Zigzag* publica en “Santiago desde un avión”⁴⁷, una imagen captada del centro de la avenida con evidente entusiasmo: “La presente fotografía ha sido tomada sobre la Alameda, más o menos frente a Nataniel, por el fotógrafo Geisse, de la Escuela de Aeronáutica, que acompañaba en los vuelos de la revista militar del 19 al piloto teniente José Arredondo”. De las fotografías tomadas por las fuerzas militares se puede intuir, por una parte, la intención de exaltar los espacios urbanos mejor calificados de la nación y por otra, evidenciar el progreso técnico que representaba poder dominar la ciudad desde el aire. En la imagen, la perspectiva aérea de la vía permite observar la continuidad vegetal del paseo y la línea de edificación sur con alturas homogéneas. Esto permitió que pudiesen destacar en la avenida los edificios importantes⁴⁸. El Club de la Unión y la Iglesia San Francisco distinguen su silueta del resto en la fotografía. Como una amplia incisión en la densa edificación de la zona central, la Alameda destaca su cualidad de desahogo y paseo, por sobre su función de encauce del tráfico. Las calzadas son prácticamente invisibles desde la altura. En un artículo de 1924, *Zigzag* destacaba esta cualidad: “Tendida como un gran receptáculo de aire, gente y sol, en medio de la que debería llegar a ser un día una gran

ciudad. Sin la Alameda, Santiago sería una de esas capitales ahogadas, estrechas, sórdidas y como asfixiadas que suelen verse en algunos países de Europa y de América”⁴⁹.

⁴⁷ Img. 06

⁴⁸ La altura homogénea de dos pisos permitió a los edificios públicos destacarse por su altura, “tales como la Iglesia de San Francisco, la Universidad de Chile, la Iglesia de San Vicente de Paul, los Padres Franceses, el Portal Edwards y La Estación”. *Ibidem. Imagen ambiental (...)*. Óp. Cit., p. 86

⁴⁹ La avenida de las Delicias. *Zigzag*. n° 1016, 1924

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1920-1925

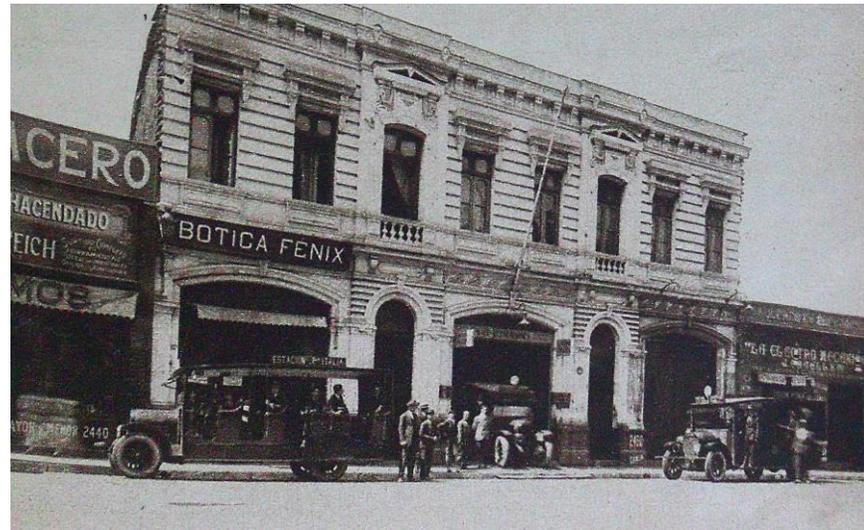


Img. 06. (A06)
“Santiago desde un avión”
Zigzag, N° 972, 1923

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1920-1925

Los nuevos sistemas de transporte sobre la Alameda son expuestos durante el mismo año en *Zigzag* a través de la publicación de la inauguración de la nueva Empresa de Autobuses “Santiago”. El artículo menciona que “Hoy nuestra arteria ciudadana se ve recorrida incesantemente por una infinidad de auto-ómnibus de todos colores”⁵⁰. Se hace evidente el favor con que contaba la iniciativa frente a la esperanza de que viniese a solucionar los problemas que presentaba el sistema de tranvías⁵¹.

Bajo esta idea, la imagen que se presenta publicada unos meses después ⁵², acompañada del siguiente pie de foto: “Auto ómnibus que hacen por la Alameda el recorrido Plaza Italia-Estación”⁵³, retrata tres lujosos automóviles Ford de la empresa. “(...) Por otro lado, los automóviles no solo revolucionaron el trabajo y el transporte; además, se convirtieron en el símbolo más importante del consumismo moderno”⁵⁴. Dentro del contenido de la imagen, destaca la diferencia de altura en las edificaciones y el comercio presente en la avenida: el rubro automotriz se generalizó en gran parte de la Alameda haciendo uso de las primeras plantas⁵⁵.



Img. 07. (A07)
“Celebrando un aniversario”
Zigzag, N° 984, 1923

⁵⁰ El servicio de autobuses-un adelanto para Santiago. *Zigzag*, n° 954, 02-06-1923.

⁵¹ Los automóviles tenían grandes ventajas frente a los tranvías: no necesitaban infraestructura costosa de operar, tenían mayor autonomía para conquistar las nuevas extensiones de la ciudad, podían reducir los tiempos de viaje maniobrando mejor en las calles, entre otros. Ver: *Micrópolis (...)*. Óp. Cit., p. 31

⁵² “Celebrando un aniversario”. *Zigzag*, n° 984, 29-12-1923.

⁵³ Img. 07

⁵⁴ Y “Programas de construcción de caminos instaurados por el régimen de Ibáñez, ayudaron a estimular una demanda que fue satisfecha en gran parte por la sucursal de la Ford. De hecho, entre 1926 y 1933 el número de automóviles registrados en Chile aumentó a más del doble, desde quince mil a treinta y cuatro mil”. *Cultura de Masas (...)*. Óp. Cit., p. 45

⁵⁵ Ver: *La experiencia del tránsito (...)*. Óp. Cit., p. 159

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1920-1925



Img. 08. (A08)

“Panorama de la Avenida de Las Delicias”,
Revista Arquitectura. N° 1, 1923

Paralelamente, la Revista de Arquitectura publica un aspecto diferente de la zona central de la avenida Alameda desde la calle Arturo Prat al oriente. A diferencia de los magazines como *Zigzag*, las revistas especializadas tratan de justificar su existencia intentando fundamentar la importancia de sus contenidos⁵⁷. En este sentido, se presume un mayor contenido de persuasión en las imágenes que publican hacia los planteamientos que pretende transmitir la disciplina⁵⁸. El fotógrafo captura un segmento del paseo en el cual los árboles viejos han sido reemplazados, permitiendo que sea apreciada la amplia perspectiva de la avenida. Este aspecto fue ampliamente difundido por las ideas modernizadoras: “La amplitud de la av. Bernardo O’Higgins no es bien aprovechada. La plantación central las

empequeñece y entorpece la perspectiva de la cordillera”⁵⁹. Reforzar esto, parece ser la intención del autor. Con un diseño más ordenado, el paseo central cubierto de maicillo es delimitado por prados laterales, cercados con pequeños elementos que le otorgan un aspecto de jardín privado, más que de área verde urbana. El espacio es rematado con el monumento a los hermanos Amunátegui y la torre de la Iglesia de San Francisco más al fondo.

⁵⁷ *El estallido de las formas (...)*. Óp. Cit., p. 36

⁵⁸ “Había que transmitir con rapidez (...) los acontecimientos y las ideas. Era necesario crear las condiciones ideológicas apropiadas para asumir los cambios que ya estaban a la vista (...)”. *La arquitectura moderna (...)*. Óp. Cit., p. 57

⁵⁹ Problemas Urbanos. *Boletín (...)*. Óp. Cit., n° 83, jun-37, p. 19.

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1920-1925



Img. 09. (A09)

“Parte de Alameda recién transformada de San Martín al Oriente”

Zigzag. N° 1073, 1925

En 1925, *Zigzag* presenta una imagen que exalta las ideas modernizantes del paseo a través de la transformación de la avenida desde San Martín al Oriente⁶⁰, motivada por la llegada del Príncipe Ingles (Eduardo). El contenido de la imagen ofrece una perspectiva liberada. Dos caminos laterales al paseo central son divididos por áreas regulares de prado. Se observa la disposición de faroles de mediana altura en el paseo central. La imagen destaca la amplitud del área peatonal de la avenida por sobre el área destinada a la circulación de los transportes, en la que se observan, tanto

automóviles en circulación, como otros estacionados enteramente sobre la acera⁶¹. Mediante la publicación de ésta imagen, la revista refuta las críticas publicadas meses antes que describían la Alameda como “un simple camino público [que] carece de todas las comodidades”⁶², plagada de postes sin uso que había instalado la Compañía de Teléfonos⁶³.

⁶⁰ Img. 09

⁶¹ El tema de los usos de suelo público es tratado por Errázuriz en *La Experiencia del Tránsito (...)*. Óp. Cit., p. 94

⁶² Lo que podría ser nuestra primera avenida. *Zigzag*. N° 1054, 1925.

⁶³ Algunas ideas para ornamentar La Alameda. *Zigzag*. N° 1061, 1925.

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1920-1925



Img. 10. (A10)

Único árbol.

Zigzag, N° 1075, 1925

Img. 11. (A11)

Diversidad de faroles.

Zigzag, N° 1075, 1925

Más tarde, esta transformación es comentada en *Zigzag* bajo el título: “Muerte y resurrección de la Alameda”⁶⁴. El objetivo del fotógrafo fue captar las situaciones anecdóticas que involucró la remodelación, desde un enfoque irónico. En este sentido, Ossandón y Santa Cruz destacan que el género magazine “debe estar necesariamente marcado por el signo de la amenidad y la entretención”⁶⁵. Una de la imágenes, cuyo pie de foto es “El único sobreviviente”⁶⁶, gráfica el reiterado tema de la tala de árboles en la avenida. La fotografía muestra la presencia de un árbol que, defendido por

un ilustre vecino, se salvó de ser cortado. La otra imagen⁶⁷, seguida de la siguiente frase: “Se han multiplicado los tipos de faroles para que S.A.R pueda elegir el que se adoptará en Londres”⁶⁸, realiza una crítica subliminal a la falta de unidad estética que muestran estos elementos a lo largo del paseo⁶⁹. En la fotografía, se puede apreciar que la erradicación de los árboles favoreció la unión visual entre el paseo central y la calzada, integrando la presencia del transporte a la experiencia e imagen del pasear.

⁶⁴ Muerte y Resurrección de la Alameda. *Zigzag*, n° 1075, 26-09-25

⁶⁵ “Sus formas y contenidos (...), están destinados a producir una fruición y un placer en los lectores”. *El estallido de las formas (...)*. Óp. Cit., p. 38

⁶⁶ Img. 10

⁶⁷ Img. 11

⁶⁸ *Muerte y Resurrección (...)*. Óp. Cit.

⁶⁹ “En lugar de los antiguos faroles, irguiéronse una serie de postes diversos, ensayando posturas, ostentosos y radiantes. Algunos demasiado ostentosos (...). Otros, en cambio, tienen una silueta casi fúnebre”. *Ibidem*.

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1926-1937

Durante la segunda mitad de la década del 20 no era difícil para las personas notar los cambios que se materializaban sobre la ciudad. En 1926, la revista *Zigzag*⁷⁰ publica una imagen comparativa acompañada del siguiente texto: “Nuestras fotografías presentan dos aspectos de Santiago: la Avenida de las Delicias vista desde la calle Amunátegui a mediados del siglo pasado, y un panorama actual tomado más o menos en la misma ubicación. La edificación típica ha desaparecido y solo queda en la muy moderna capital del nuevo extremo, el fondo eterno de la cordillera de los Andes”⁷¹. Pese a que la fotografía del estado actual de la avenida no fue tomada especialmente para publicar esta comparación (si así hubiese sido, el punto de captura habría sido el mismo), la intención de la publicación es reiterada en el texto y revelada en las imágenes⁷². Como el objeto de las fotografías era exaltar la modernidad que había alcanzado la Alameda en contraste con su situación decimonónica, fue escogido el tramo más recientemente remodelado con motivo de la ya comentada visita de Príncipe Eduardo de Inglaterra⁷³. La fotografía actual enfocada al nor-orienté, permite observar que la apariencia de la avenida en 1926, resultó en una expresión de los cánones estéticos de la época que seguían enraizados al neoclásico francés en los espacios urbanos⁷⁴, al menos en éste tramo. La infraestructura de la

movilidad, consecuentemente, refleja un excelente estado de pavimentación y un automóvil que circula hacia el orienté, casi saliendo de la imagen, quiebra la estática de la fotografía.

⁷⁰ *Zigzag*, n° 1127, 1926

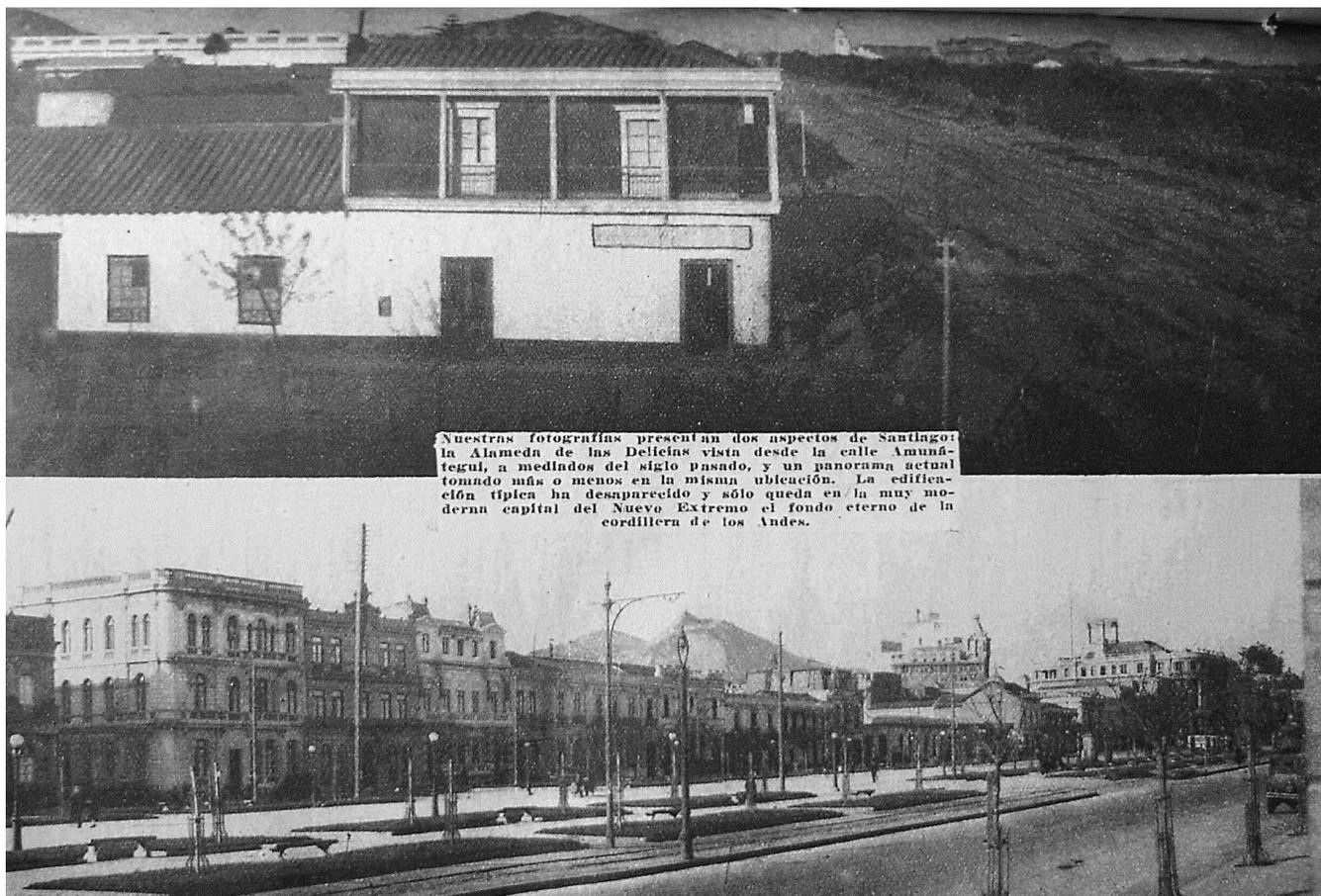
⁷¹ Img. 12

⁷² “En muchas ocasiones, la imagen de un acontecimiento o situación solamente tenía una lectura de foto, con lo cual el texto verbal era el que pasaba a jugar un papel colaborador y claramente subordinado al texto visual”. *El estallido de las formas (...)*. Óp. Cit., p. 36

⁷³ Los espacios urbanos son registrados como paisaje de lo real o de lo que se quiso afianzar como lo real en las ideas colectivas, como exposición orgullosa de progreso nacional o como protesta de sus deficiencias. Ver: *Visto y no visto (...)*. Óp. Cit., p. 53

⁷⁴ “En Chile, durante el primer cuarto del siglo XX domina el escenario cultural la arquitectura de estilos histórico-eclécticos, los modelos más usados son el renacimiento (...), el neoclásico francés y el colonial español”. *La arquitectura moderna (...)*. Óp. Cit., p. 136

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1926-1937



Img. 12. (A12)
Alameda 1850-1926
Zigzag, N° 1127, 1926

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1926-1937



Img. 13. (A13)
“Los jardines de la capital”
Zigzag, N° 1145, 1927

En 1927, *Zigzag*⁷⁵ publica un aspecto de la Plazuela de la Colonia Suiza, de líneas curvas y perspectivas ocultas, seguida de la frase: “Un hermoso rincón de los jardines de la Alameda, en la plazuela de la Colonia suiza”⁷⁶.

La intención de la fotografía es destacar la belleza del paseo de la Alameda en éste punto. Así, La exaltación de tipologías de paisaje opuestas, en una publicación del género de ésta revista, permite entender que de parte de la población, la preferencia por los estilos modernos no era radical como en las publicaciones de arquitectura y urbanismo⁷⁷.

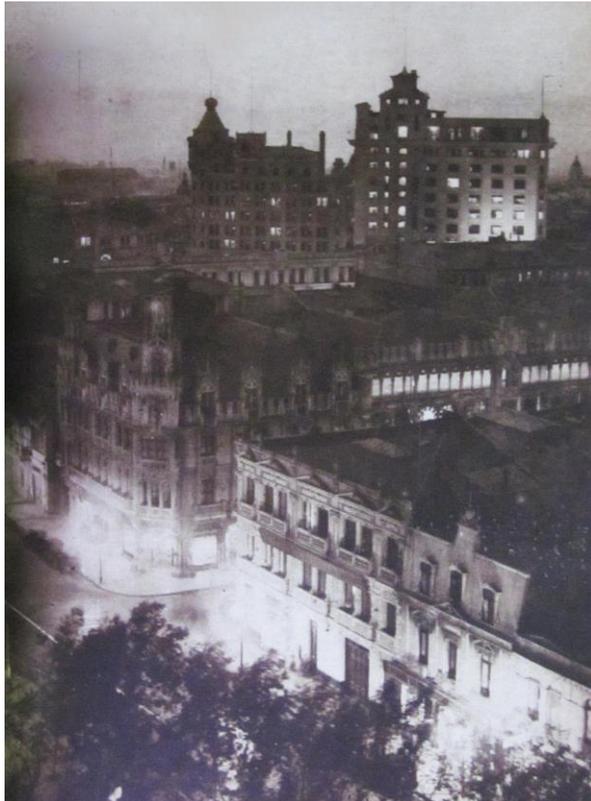
Dentro de la imagen, se observa como el diseño del espacio y la vegetación, crean una escena contenida. El poste del tranvía que sobresale al fondo conforma prácticamente el único indicio de la ciudad que hay fuera.

⁷⁵ *Zigzag*, n° 1145, 29-01-1927.

⁷⁶ Img. 013

⁷⁷ “No todas las personas compartían el entusiasmo (...) por la mejoras urbanas y muchos santiaguinos antiguos mantenían sus reservas al respecto, puesto que los cambios urbanos parecían no tener final”. *Cultura de Masas (...)*. Óp. Cit., p. 36

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1926-1937



Img. 14. (A14)
“Santiago Nocturno”
Zigzag. N° 1151, 1926

Acercándose la década del 30' la iluminación se transformó en un aspecto fundamental de la imagen urbana, sobre todo en ésta vía. “La ciudad nocturna, animada por las innovaciones en alumbrado público que implementaron durante las primeras tres décadas las empresas de gas y electricidad y recorrida por autobuses y tranvías, se alzaba también como un novedoso y vasto territorio a explorar”⁷⁷. A través de notas gráficas, los foto-periodistas retrataron con una óptica poética los edificios iluminados en torno a la Alameda. En la imagen que publica *Zigzag* en 1927 bajo el título “Santiago nocturno”⁷⁸, se conjugan dos aspectos representativos de la modernidad. Por un lado, se grafica la iluminación como una contribución estética para los edificios y el espacio de la calle⁷⁹ y por otro, el lugar desde donde se posiciona el fotógrafo subraya la “altitud” como valor modernizante de la ciudad⁸⁰ y nuevas perspectivas urbanas sugieren un control del espacio desde la arquitectura. Dentro del contenido de la imagen, la luz eléctrica quiebra los planos verticales de la edificación diferenciando la franja comercial de la residencial. Tanto las fachadas de la primera planta de los edificios como la acera, adquieren una apariencia etérea que contrasta, primero con las demás plantas hacia arriba y luego, con la severidad de los volúmenes al fondo de la fotografía, estratificando la imagen nocturna del espacio.

⁷⁷ *La experiencia del tránsito (...)*. Óp. Cit., p. 265

⁷⁸ *Zigzag*. n° 1151, 12-03-1927

⁷⁹ “De acuerdo con una editorial de la revista *Hollywood*, la belleza de caminar en la noche por la iluminada Alameda, la principal avenida de la ciudad, hacía que el caminante recordara la avenida Broadway de Nueva York”. *Cultura de masas (...)*. Óp. Cit., p. 36

⁸⁰ “Los edificios importantes construidos durante éste periodo, como aquellos de la dirección general de correos y telégrafos, de la caja del Seguro Obrero y de la caja de Amortización, seguían las tendencias arquitectónicas modernas. Su altura de cincuenta metros o más de diez pisos era impresionante”. *Ibíd.*, p. 37

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1926-1937

La nueva década, constató un cambio en el foco de las preocupaciones sobre la avenida. Las calzadas pasaban a ser centro de las discusiones en el contexto del aumento de la circulación⁸¹. En 1929, la revista *Zigzag* creó una sección de artículos llamada “Hablemos del Tránsito Público”⁸², en la cual, se exponían recomendaciones que sería conveniente seguir para evitar las dificultades en el tránsito urbano, con especial atención al tema de los estacionamientos. Bajo la idea de permitir estacionar a ambos lados de la Alameda entre Bandera y San Antonio, la revista publica una fotografía de la calzada de la avenida donde se debería materializar esta iniciativa⁸³. Para resaltar la factibilidad de la propuesta, el fotógrafo grafica un momento en el cual gran cantidad de vehículos hacen uso de la calzada, de modo que se puede percibir su amplitud, con cuatro vías por sentido además de la línea del tranvía.

Un año más tarde, la aplicación de la idea se confirma a través de una fotografía publicada en *Imagen ambiental (...)*⁸⁴ que muestra el uso de ambos lados de la calzada como estacionamientos en la Alameda con Bandera. De la imagen, procedente de la Unidad de Fotografía y Microfilm de la Universidad de Chile, no se conoce autor. Las imágenes que provienen de este archivo discurren por lo general entre el afán de

documentación del espacio y el de creación artística. En la imagen, el fotógrafo capta desde un punto moderadamente elevado ésta intersección hacia el oriente, incluyendo en el cuadro una sección del edificio del Club de la Unión que equilibra su peso con la presencia de la Iglesia de San Francisco en el centro de la fotografía. Esta composición sugiere una intencionalidad artística. El uso de ambos bordes de la vía para estacionar, permite observar como las líneas de vehículos pasan a formar parte del espacio público, subrayando los límites de la acera y encausando el cruce de peatones hacia las esquinas⁸⁵. Destaca la delgada franja de luz dibujada sobre la calzada que deja pasar la edificación en éste punto, augurando el paisaje futuro del centro.

⁸¹ El surgimiento de los nuevos vehículos de la locomoción colectiva sumados a un creciente número de automóviles, trajo además de una imagen de ciudad moderna, una grave congestión y el tránsito vehicular se tornó cada vez más caótico durante los años 30'. Ver: *Micrópolis (...)*. Óp. Cit., 38

⁸² Primera aparición de la sección: *Zigzag*, n° 1289, 1929.

⁸³ Img. 15

⁸⁴ img. 16

⁸⁵ En 1925, la Ordenanza del Tránsito “prohibía terminantemente la circulación de peatones por la calzada, limitando la ocupación de esta solo para su cruce, el cual debía hacerse preferentemente por las esquinas”. Ver: *La experiencia del tránsito (...)*. Óp. Cit., p. 322

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1926-1937



Img. 15. (A15)
“Calzada norte de Alameda que
permitirá estacionamientos”
Zigzag. N° 1291, 1929



Img. 16. (A16)
Alameda esquina Bandera. c. 1930
Imagen ambiental (...)
de UFMUCH.

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1926-1937

A inicios de los 30 la imagen aérea había ganado importancia en los distintos géneros periodísticos de la época. Acompañada generalmente por un simple título o frase al pie, ocupaba de una o dos planas completas⁸⁶. El poder comunicador de éstas imágenes destaca al momento de generalizar entre la población nuevas vistas de la ciudad⁸⁷. En 1931, la publicación oficial *Comuna y Hogar* editada por el Órgano de las Municipalidades de Chile, entregaba una perspectiva aérea de la Alameda sobrevolando el barrio cívico dentro de un artículo titulado, “El Santiago del Porvenir”⁸⁸ escrito por Santiago Vicuña Subercaseaux. La procedencia de la fotografía puede atribuirse a la Dirección de Aeronáutica Militar, principal difusor de este tipo de imágenes en la época. Sin embargo, si se considera que los temas que trata *Comuna y Hogar* se centran en aspectos urbanos, se puede suponer que el rol divulgador de la imagen en esta publicación, se ve limitado a un público especializado en la disciplina. Subsananado este hecho, durante el mismo año la fotografía fue publicada en la revista *Zigzag* acompañada del siguiente comentario: “Puede apreciarse el notable

adelanto de su arquitectura, la amplitud y belleza de su avenida principal y la gran extensión que posee ésta ciudad, cuyo progreso crece cada día”⁸⁹. Por una parte, la perspectiva resalta la importancia urbana de la Alameda en éste punto. La arquitectura se ve crecer, marcadamente, hacia el norte y el diseño modulado del paseo central adquiere un aspecto lúdico desde el aire. En ésta zona central de la avenida, La Moneda y la plaza que la antecedía sufrieron diversos cambios entre fines del siglo XIX y la cuarta década del siglo XX⁹⁰. Bajo los cánones arquitectónicos y urbanos modernos las transformaciones realizadas fortalecieron éstos hitos representativos del poder del Estado y del progreso⁹¹.

⁸⁶ “De hecho, en muchas ocasiones, la imagen de un acontecimiento o situación solamente tenía una lectura de foto, con lo cual el texto verbal era el que pasaba a jugar un papel colaborador y claramente subordinado al texto visual”. *El estallido (...)*. Óp. Cit., p. 36

⁸⁷ “Con el uso del avión se obtuvo (...) más libertad para apuntar el lente de una cámara fotográfica en la perspectiva que más conviniera”. *Imagen ambiental (...)*. Óp. Cit., p. 28

⁸⁸ *Img.* 17

⁸⁹ *Zigzag*. N° 1370, 1931.

⁹⁰ Cambios referidos a la nueva edificación que surgió en los alrededores, las transformaciones sobre la plaza: pavimentos, estatuaria, plantaciones y postes de alumbrado, además de la fachada de La Moneda: se simplificó sacando la balaustrada del pórtico de acceso y los remates de ésta en todo el frontis del edificio. Ver: *Imagen ambiental (...)*. Óp. Cit., p. 136

⁹¹ Entre los años 1930 y 1940 comienza a tomar forma una nueva idea urbanística y política con respecto al Centro Cívico que responde a los objetivos de concentrar los servicios de gobierno, revitalizar el centro de la ciudad y mejorar la accesibilidad desde el sur. Karl Brunner propuso un vacío al norte del Palacio de La Moneda y otro vacío mayor hacia el sur del Palacio, desde donde debía arrancar un eje monumental que albergara los edificios públicos, lográndose así realzar la institucionalidad del Estado a través del espacio urbano. ver: Min. Obras Públicas de Chile. *Barrio Cívico*. AFDA, Dirección de Arquitectura.

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1926-1937



Img. 17. (A17)
“El Santiago del Porvenir”, *Comuna y Hogar*. N° 19, p. 11, 1931
“Vista parcial del Santiago Moderno”, *Zigzag*. N° 1370, 1931

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1926-1937



Img. 18. (A18)
La Moneda
Zigzag. N° 1511, 1934

En 1934, dentro de una sección fotográfica titulada “Santiago Moderno” que exponía imágenes de los espacios más emblemáticos de la ciudad, la revista *Zigzag* publica una imagen de la fachada sur de la Moneda seguida de la frase: “Hermosa perspectiva del Palacio de la Moneda Visto desde la Alameda”⁹². El fotógrafo capta con atisbos artísticos una perspectiva del edificio, mediante la cual, se exaltan las cualidades estéticas de la obra. Las ramas de árboles en la parte superior del cuadro de la imagen otorgan una interesante cercanía entre el receptor de la foto y el

objeto fotografiado, de manera que el fotógrafo hace sentir a quien la observa su presencia en el espacio. El resultado es facilitar la asimilación de la imagen en el imaginario colectivo. En la imagen anterior y en ésta, el contenido gráfico la apariencia de este espacio, previo a las transformaciones que se materializarán pocos años más tarde sobre la plaza de la moneda y el bandejón central enmarcadas en el proyecto Barrio Cívico⁹³, se observa en la plaza mobiliario urbano para el descanso de los transeúntes y la silueta del edificio del Seguro Obrero al fondo.

⁹² Img. 18

⁹³ La Normativa del Barrio Cívico aprobada por Decreto Supremo del Ministerio del Interior el día 27 de agosto de 1937 fijó las condiciones del diseño de las construcciones para establecer un espacio unitario a través de la continuidad de volúmenes, la composición de fachadas y la materialidad de los edificios. Para 1939 es aprobado el Plan Oficial de Urbanizaciones de Santiago Elaborado por Karl Brunner y el jefe de urbanismo de Santiago, Roberto Humeres Solar, propone que la Avenida Central (Av. Bulnes) alcance hasta la actual Av. Santa Isabel y el actual Parque Almagro. Ver: *Barrio Cívico*. Óp. Cit.

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1926-1937

Img. 19. (A19)
Alameda frente a Nataniel
Zigzag. N° 1639, 1936



Dos años más tarde, la revista *Zigzag* informa de la inauguración de los trabajos que abrirían la mencionada Gran Avenida en un artículo titulado: “La capital se prepara para su IV centenario”⁹⁴. Según la publicación, los trabajos de la Gran Avenida imprimirían al centro de la ciudad un carácter nuevo, de alta magnificencia artística y de acentuado relieve para los edificios circundantes, tomando las directivas del proyecto de K. Brunner, el proyecto es completado con calles transversales y otros detalles por Cruz Guzmán. Acompañado del siguiente pie “Edificios prontos a desaparecer entre Gálvez y Nataniel”⁹⁵, se publica una fotografía que retrata la

aparición del espacio antes de su transformación, aparentemente capturada desde un árbol del paseo. Dentro de la imagen, la ubicación de una plataforma ovalada que contiene en su centro los monumentos en el paseo central propicia la detención y la contemplación en ambos flancos del Palacio de la Moneda. Los trabajos de transformación de ésta zona, que debían estar listos en 1938, contemplaron la instalación de una gran fuente como articulación entre la nueva Avenida Bulnes y el Palacio de Gobierno en el punto que muestra la fotografía⁹⁶.

⁹⁴ *Zigzag*. N° 1639, 1936

⁹⁵ *Img. 19*

⁹⁶ En 1939, los trabajos sobre el Barrio Cívico se encontraban aún en vías de ejecución. Ver: El cuarto centenario de Santiago y su celebración. *Revista de las municipalidades*. N° 108, Jul-39, p. 29

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1926-1937



Img. 20. (A20)
Zigzag N° 1689, 1937

Durante el periodo que se estudia, las pilas o piletas instaladas en espacios públicos en articulación con la fotografía, promovieron una interesante apreciación estética de la ciudad reflejada en el agua. En 1937, un artículo de *Zigzag* titulado “Santiago en Reflejos”⁹⁷ da cuenta de la generación de este aspecto “enteramente nuevo y poético”. El fotógrafo, con evidente intensión artística, capta la ciudad real y la ciudad reflejada desde el paseo central de la Alameda a la altura de San Diego hacia el oriente rematando en la Iglesia de San Francisco⁹⁸.

La fotografía es seguida por la siguiente frase: “Como en el espejo de un gran lago, se plagia magníficamente la pomposa perspectiva de la Alameda”. Se puede inferir que a partir de las imágenes urbanas con enfoques artísticos se ha contribuido, principalmente, a generar imaginarios colectivos positivos. Los temas controversiales de la época, entre los cuales encontramos el transporte, quedan fuera de la fotografía o en un plano muy secundario, para asegurar el favor de las apreciaciones creadas⁹⁹.

⁹⁷ *Zigzag*, n° 1689, 1937

⁹⁸ *Img. 20*

⁹⁹ “Los fotógrafos seleccionan que aspectos del mundo real van a retratar”. *Visto y no (...)*. Óp. Cit., p. 27

CAPITULO 2

PAUSAS, DETENCIONES Y ARTICULACIONES EN LA VÍA

Sumados a la circulación que se encarna en la avenida Alameda, tanto en calzadas como en paseos, existen espacios relacionados a su estructura en los cuales se desarrollan instancias de movilidad diferentes. Pausas, detenciones y articulaciones de la movilidad tienen lugar en tres espacialidades que le dan sentido al movimiento que se desarrolla en la vía. Por una parte, los puntos de inicio y término de la Alameda, conformados por la Estación Central de Ferrocarriles y la Plaza Baquedano, son lugares que significan puertas de entrada y salida del círculo de la ciudad consolidada hacia 1920 que comenzaba a extenderse fuera de sus límites, las presiones sobre estos espacios, son entonces evidentes¹. Particularmente, la Plaza Baquedano representa una articulación funcional y espacial, tanto en la imagen urbana como en la vialidad. Por otra parte, a medio camino entre uno y otro extremo de la avenida, la Parada de San Francisco es una expresión espacial diferente. Siendo inicio y término de recorridos más

Cortos hacia el centro comercial o hacia el sur de la ciudad, su infraestructura es, más bien, una acomodación a la función que una planificación². Los tres sub-espacios mencionados son constituyentes principales de la imagen urbana de Santiago que es difundida en los medios de comunicación hasta 1941, tanto para los propios habitantes como para ser transmitida al exterior³ y propician un gran interés de las autoridades como símbolos de progreso del país. Así, se desprende que tienen un lugar central en la creación de un imaginario colectivo que haría eco en identidad santiaguina. Los espacios que serán estudiados en ésta categoría son en primer lugar la Estación Central de Ferrocarriles y Plaza Argentina, ubicadas en el límite poniente de la av. Alameda, la Parada de transportes San Francisco, ubicada en la av. Alameda frente a la Iglesia de San Francisco y la Plaza Baquedano ubicada en el límite oriente de la avenida.

¹ La ciudad se ordenó en un casco urbano, cuyos límites fueron por mucho tiempo, muy definidos, a pesar de las tendencias de expansión que la ciudad presentaba, principalmente hacia el oriente, poniente y sur. Ver: *Santiago de (...)*. Óp. Cit., p. 16

² Las publicaciones consultadas entre 1920 y 1941 hablan de éste espacio desde su función de paradero de tranvías, autobuses y taxis, de la estética de los elementos circundantes o de la higiene del sector, pero no se encontraron comentarios sobre la estructura del paradero, más allá del estrechamiento de la Alameda en este punto.

³ “Además de reforzar la autoestima chilena y de construir un punto focal para el proyecto de imaginación nacional, los planes de renovación [que afectaron estos espacios] tenían aspectos prácticos: pretendían atraer turistas extranjeros”. *Cultura de masas (...)*. Óp. Cit., p. 37

2.1 ESTACIÓN CENTRAL Y PLAZA ARGENTINA

ANTECEDENTES

La Estación Central de Ferrocarriles configuró un hito urbano desde el punto de vista funcional, social y representativo desde sus inicios en 1860⁴. Por su parte, la tipología espacial constituida por una edificación contenedora del transporte y una plaza que la antecede, fue un resultado decantado en el tiempo, a fin de organizar y regular el transporte público que había desarrollado espontáneamente en estos lugares terminales de pasajeros⁵. Así, en 1903, se inaugura formalmente la Plaza Argentina, que contaba con los primeros estacionamientos para carruajes, automóviles y paraderos de tranvías⁶. Desde la inauguración de la primera línea de tranvías a tracción animal en 1857, éste espacio urbano consolidó su importancia como distribuidor periurbano de flujos hacia el interior de la ciudad o de conexión con las áreas fuera de sus límites al sur y poniente⁷. Su emplazamiento fue decisivo en el desarrollo de la zona industrial en sus cercanías⁸. Sumado a su importancia funcional, a partir del siglo XX la

imagen de su estructura metálica traducía el progreso de la época, adquiriendo un rol central en el imaginario santiaguino, pese a que ésta imagen de adelanto no alcanzaba a los suburbios que se extendían solamente a cincuenta metros de éste espacio urbano⁹. La modernización de los medios de transporte de la época, los tranvías eléctricos y especialmente la aparición de los primeros recorridos de camiones y góndolas, que durante 1922 realizaron viajes entre la Estación Central y la parada de la Iglesia de San Francisco, tuvo impactos sobre la realidad material y visual de este espacio¹⁰.

Se incrementaron las problemáticas de organización de los desplazamientos que hasta ese entonces, por la mediana intensidad de los recorridos, no había tenido aún el carácter de urgencia inminente de solucionar, que llegó a un punto crítico durante la década del 30¹¹. En atención de los problemas de tránsito en la Plaza, en 1924 se publicó en *Zigzag*

⁴ El área era considerada un centro de gran actividad, tanto por la Estación, como por las funciones que se desarrollaban en el resto de los edificios que conformaban el espacio de la plaza: hoteles, tiendas, farmacias, bares y restaurantes. Ver: *Imagen ambiental (...)*. Óp. Cit., p. 86

⁵ Ver: *La experiencia del tránsito (...)*. Óp. Cit., p. 188

⁶ *Santiago en Metamorfosis (...)*. Óp. Cit., p. 52

⁷ Este sitio era “testimonio de la importancia y centralidad que tenía el campo en la vida cotidiana del Santiago decimonónico”. *La experiencia del tránsito (...)*. Óp. Cit., p. 46

⁸ *Ibíd.*, p. 188

⁹ Vicuña Subercaseaux, S. Nueva Avenida. *REVISTA DE ARQUITECTURA: revista de arte arquitectural*, V 1.4, de *La Nación*. 1920, p. 34

¹⁰ A partir de los años '20 se incorporan los automóviles trayendo altas cifras de accidentes de tránsito, congestión en las calles centrales, incumplimiento de reglamentos del tránsito, falta de fiscalización sobre servicios de transporte colectivo, deficiente infraestructura vial y la peligrosa coexistencia entre las diversas formas de desplazamiento urbano”. *La Experiencia del tránsito (...)*. Óp. Cit., p. 113

¹¹ “El surgimiento de los nuevos vehículos de la locomoción colectiva sumados a un creciente número de automóviles no solo trajo a las calles la imagen de un Santiago moderno, sino también un aumento en la congestión”. *Micrópolis (...)*. Óp. Cit., p. 38

una idea del comité de vecinos del Barrio Estación de hundir la línea férrea que atraviesa la Plaza Argentina y sigue por av. Matucana¹². Esta línea se traducía, por entonces, en la división del barrio Alameda o Estación con el barrio de Chuchunco, intersección en la que había diariamente “un tránsito tan extraordinario de peatones, carretones, autos, camiones, etc., que apenas se concibe como una línea ferroviaria por la cual pasan diariamente cincuenta o sesenta locomotoras con sus respectivos convoyes no hagan más fechorías ni causen más desgracias que las que registra la prensa local”¹³. Se sumaba, además, el dificultoso uso del espacio público por parte de los transeúntes que debían esperar “largos cuartos de hora”¹⁴ hasta que los trenes liberarán el paso. Así, la idea de la canalización de la línea se vislumbró como la solución ideal a éste problema, que con el despeje de la av. Matucana ensancharía el radio urbano de la ciudad con un barrio más que pasaría a ser “uno de los más agradables y elegantes como residencia”¹⁵.

La marcada división que generaba la línea férrea dio carácter a dos sectores diversos del barrio Estación. Al oriente, formado por la Av. Matucana, Exposición y Meiggs, el comercio determinaba el encuentro de un conglomerado heterogéneo de personas, vendedores, tráfico y ruidos. Destacaban, aquí, los vendedores ambulantes, “legión que llena las aceras con un variado mercado y pregones altisonantes”¹⁶. Al poniente de la

Estación, formado por la Av. Alameda y Ecuador, el barrio poseía, por el contrario, un encanto provincial¹⁸. A inicios de la tercera década, la Alameda, en esta parte de la ciudad, con encinas centenarias y acequias, contrastaba con su apariencia moderna en el centro de Santiago. Pequeños coches livianos para pasajeros transitaban las calles, las casas seguían siendo de escasa altura y el barrio se percibía como un “centro prodigador de cultura”¹⁹, por tener sitio en él, tres instituciones educacionales de gran importancia. Otros aspectos de éste espacio urbano, como la iluminación, fueron ampliamente comentados a medida que la ciudad se acercaba a la siguiente década. En 1926, la Plaza Argentina es retratada en la prensa como “Oscura como todo en la ciudad”²⁰, comentarios que se revierten al año siguiente, con el reemplazo de los faroles a gas, antiguos “huevos de lana”, esmerilados y redondos, por el “fiat lux” de los alambres eléctricos. Los postes eléctricos, “Esbeltos, pulidos, con su aire severo (...), no estaban destinados solamente a iluminar la ciudad; su multitud igualitaria, repartida por parejo entre los barrios pobres”²¹, también conllevaba un progreso social.

Durante los primeros años de la década del 30, otras ideas consideran transformaciones en éste sitio. La construcción de un Metropolitano, para solucionar los problemas del tránsito en Santiago iba tomando fuerza²². Según los planteamientos del urbanista Karl H. Brunner, en sentido

¹² *Zigzag*, n° 1034, 13-12-1924

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ *Ibidem*

¹⁶ Panorama de los vendedores de las calles. 1932. *Zigzag*, N° 1428. [s.n.]

¹⁸ Barrio Estación. *Zigzag*, n° 1356, 14-02-1931

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ Santiago de Noche. 1926. *Zigzag*, N° 1105. [s.n.]

²¹ La ciudad mejor iluminada. *Zigzag*, n° 1161, 21-05-1927

²² Aguirre, M. *La arquitectura moderna en Chile* (...).óp. cit, p. 244

oriente-poniente, la línea del Metropolitano que debería ir bajo el trazado de la Av. Alameda, saldría en la Estación terminal de Plaza Argentina, conectándose en superficie con servicios de transporte trifurcados por Av. Exposición, Av. Latorre y Av. Matucana²³. Se organizaba, así, la irradiación de desplazamientos desde éste punto y se modificaba su estructura para conectar fluidamente la Av. Alameda con la Av. Ecuador²⁴. Otros proyectos, durante los años 30, como la apertura de una diagonal entre la Estación Central y la Estación Mapocho, enunciada por el Proyecto de Transformación de Luis Phillips en 1925, fue juzgada inconveniente por Brunner, quién consideraba que su trazado congestionaría más aún la Plaza de Transito²⁵.

A mediados de esta misma década, la idea planteada por el Comité vecinal doce años antes, tomó forma en el proyecto del Departamento de FF.CC. de la Dirección General de Obras Públicas, de hundir la línea férrea que atravesaba la Plaza Argentina, para continuar al norte por Av. Matucana. Ocho años más tarde, la realización de éste proyecto liberó la Plaza Argentina de la interrupción de los trenes, hundiéndolos cuatrocientos metros más al sur de Estación²⁶. En 1936, además, otros aspectos espaciales, como la cualidad de sus límites, son regulados por la Ordenanza Provisional de Altura de Edificación de la Comuna de Santiago, que estableció una altura máxima de dieciséis metros por la Alameda desde San Martín hasta la Plaza Argentina²⁷. Por estos años, la transformación de la

Plaza comentada por Brunner y otros arquitectos de la época, se hace cada vez más imperante. Desde simples modificaciones como la reubicación de postes para evitar el choque de los pasajeros al descender del tranvía o autobús, hasta desarrollar consideraciones teóricas sobre las “plazas, conjunciones e intercepciones”²⁸ que cuestionaban su estructura. Se planteaba, en aquel momento, que debía evitarse la convergencia de muchas calles en una sola plaza, argumentando que las plazas de irradiación por la circunstancias del tráfico vehicular y humano, se congestionaban²⁹. Más radicales todavía, a finales de los años 30, las estaciones ferroviarias ubicadas en zonas centrales eran consideradas, por algunos, un estorbo al desarrollo de la ciudad³⁰. En paralelo, las conveniencias de las ubicaciones centrales, al momento de disminuir grandes desplazamientos y evitar trasbordos, hacía necesario, solamente, el sumergir las vías, como se estaba haciendo ya en la Estación Alameda.

Pese a que los proyectos de transformación habían tenido eco en las instituciones y estaban obteniendo resultados lentamente en la realidad, hacia fines de los 30, se seguía haciendo sentir la necesidad de transformación definitiva de la Plaza Argentina. Las soluciones que se estaban llevando a cabo, según el proyecto de la Sección de Urbanismo del Depto. De Obras, que consultaban una zona amplia de estacionamiento de vehículos, una zona de movimiento de estos de carácter local y una zona de circulación general respecto a la Alameda, fueron consideradas soluciones

²³ Los Problemas de Urbanismo (...). 1930. *Arquitectura y Arte Decorativo*. N° 11. [s.n.]

²⁴ Especial Karl Brunner (...). Óp. Cit., p. 44

²⁵ Brunner, K. Seminario de urbanismo. *Boletín Municipal (...)*. N° 18, 1930, p. 263

²⁶ El tema de las vías bajo nivel, se sumó al de las instalaciones y estacionamientos subterráneos para poner en discusión las Leyes de Dominio Vertical Subterráneo a inicios de los años 40'. En: *Urbanismo Subterráneo*. 1941. *Zigzag*, n° 131-132, p. 28

²⁷ *Boletín (...)*. Óp. Cit., n° 66, ene-1936, p. 83

²⁸ *Ibid.* N° 76, nov-1936

²⁹ Plazas, conjunciones e intercepciones. 1936. *Revista de las Mun(...)*. N° 76, p. 30

³⁰ La ubicación de las estaciones de FF.CC. en Santiago, correspondió al siglo pasado, cuando la ciudad llegaba hasta ese límite. *Zigzag*, n° 1731, 1938

transitorias y se promulgaba la idea de erradicar definitivamente la Estación Central de su lugar, por la dificultad que representaban sus locales a la concurrencia de ocho arterias de gran importancia por su tránsito permanente. Brunner, había propuesto ya, en su primera estadía en Santiago, retirar la Estación y prolongar la línea de construcciones de la Alameda hacia Pila del Ganso o la instalación de una torre en la Plaza frente a la fachada de la actual Estación, pero su solución fue considerada, también, como un ligero descongestionamiento augurando, además, que “por cualquier otra fórmula [que no fuera remover definitivamente la Estación] se llegará a obtener un caso como el de la Plaza Baquedano, donde todo coincide para hacer dificultosa su transitabilidad”³¹. La transformación de la Plaza Argentina debía constituir el punto de inicio de la organización funcional de la circulación de la Comuna de Santiago y como tal, era necesario que se abordara dentro de las reglas concretas de la economía urbana y del urbanismo.

³¹ *Ibidem*.

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1924-1938

A partir de 1920, la ciudad comenzó a hacer efectiva su expansión fuera del camino de cintura con mayor fuerza, debido al aumento poblacional, el aumento en los valores del suelo central y la masificación del transporte motorizado³². Las estaciones ferroviarias ubicadas en sus límites comenzaron a ser un problema. Éste fue el aspecto más debatido durante la primera mitad del siglo XX en torno a la Estación Central y la Plaza Argentina³³. En 1924, la revista *Zigzag* publica a través de un artículo titulado “El paso de los mártires o la línea ferroviaria que no deja pasar a nadie”³⁴ una serie de fotografías de contenido elocuente que ejemplifican la información entregada de forma textual. El autor del artículo, Carlos Varas, alias Mont-Calm, fue un importante redactor de situaciones de carácter urbano, fuertemente impresionado por las mejoras que había visto en Santiago luego de volver de un largo viaje³⁵. El objetivo de la publicación, era exponer de forma crítica la problemática del paso del ferrocarril a través de la plaza Argentina y la calle Matucana. En el artículo se informa de la creación de un comité vecinal con la misión de desarrollar un proyecto de desvío o hundimiento de la línea férrea. Considerando lo anterior, el fotógrafo tenía la urgencia de captar imágenes, cuyo contenido, tuviese el potencial para sustentar la idea. Las tres imágenes que se exponen son acompañadas de juiciosos pies de fotos³⁶. En la primera imagen³⁷, seguida de la siguiente frase: “Aspecto general de la Plaza Argentina, en el



Img. 01. (B01)

Locomotora atravesando la Plaza. *Zigzag*. n° 1034, 1924

³² Entre 1915 y 1930, los factores mencionados llevaron a que el área urbana se duplicara, alcanzando 6500 hectáreas. Ver: *La experiencia del tránsito (...)*. Óp. Cit., p. 260

³³ A excepción de un artículo que habla sobre la escasez de iluminación, todos los artículos encontrados sobre éste espacio tratan sobre la inconveniencia de la línea férrea.

³⁴ *Zigzag*. n° 1034, 13-12-1924

³⁵ Ver: *Cultura de masas (...)*. Óp. Cit., p. 36

³⁶ Burke plantea que el tono satírico de las imágenes es un importante punto a considerar por los historiadores. Ver: *Visto y no visto (...)*. Óp. Cit., p. 146

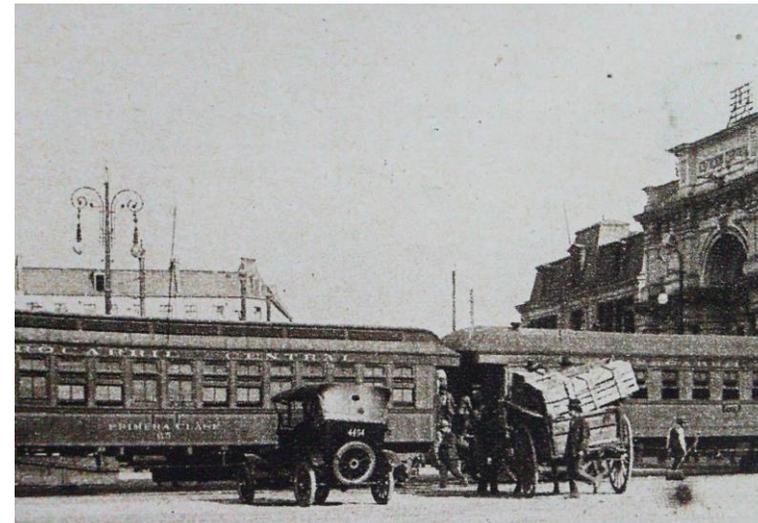
³⁷ Img. 01

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1924-1938



Img. 02. (B02)
Vehículos detenidos. *Zigzag*. n° 1034, 1924

momento de atravesar un tren”, el autor capta la interrupción que causa el paso de la locomotora tanto al tránsito vehículos, como de peatones. El contenido de la fotografía muestra un fragmento de la Plaza constituido por la Fachada de la Estación Central y los edificios de dos pisos que continúan la línea de edificación hacia la calle Exposición. La inclinación sur de ésta línea, permite disponer de una superficie mayor para la Plaza de



Img. 03. (B03)
Peatones cruzando. *Zigzag*. n° 1034, 1924

Tránsito, al mismo tiempo que mejora la perspectiva de la Estación mirada desde el oriente de la Av. Alameda. Durante las dos primeras décadas del siglo, la pavimentación estuvo mayoritariamente adoquinada en el sector³⁸. El deterioro del pavimento, principalmente en torno a las líneas férreas y de tranvía, es un resultado esperado si se consideran las fuerzas que estos estaban en condiciones de soportar y las que en la práctica recibían³⁹. Si

³⁸ No obstante, la tipología del adoquín, contribuyó, durante mucho tiempo, a aspectos problemáticos en la ciudad, como el desaseo de sus calles por la dificultad que constituía su limpieza. Ver: Mauricio Folchi. *La Higiene, La Salubridad Pública* y el problema de la Vivienda Popular en Santiago de Chile, 1843-1925. En: Rosalva Loreto López, *PERFILES HABITACIONALES Y CONDICIONES AMBIENTALES*, Historia urbana de Latinoamérica siglos XVII-XX. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, 2007.

³⁹ “El deterioro que presentaban los pavimentos se debía principalmente a la circulación de vehículos de tracción animal de dos ruedas con grandes cargas que superaban las 6 toneladas”. *La experiencia del tránsito (...)*. Óp. Cit., p. 142

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1924-1938

se toma esto en consideración, es lógico ver en la imagen cinco elementos de transporte a tracción animal esperando el paso del tren y solo un vehículo motorizado, cuya tecnología se asocia a otro tipo de pavimentación⁴⁰. En la segunda y tercera imagen, seguidas de los siguientes pies de foto respectivamente: “La corriente de vehículos atajada por un tren en un día de calor” y “La línea ferroviaria que obstruye la Av. Matucana”. La intención del fotógrafo es puntualizar en la interrupción en el tránsito desde el punto de vista vehicular. En la segunda fotografía⁴¹, el espacio se proyecta desde un ángulo sutilmente contrapicado acentuando la barrera visual que provoca la locomotora en el espacio⁴². La aparición de dos pequeños fragmentos de edificaciones en la apertura hacia la Av. Exposición que parecieran no tener protagonismo en la imagen, da el sentido a la fotografía permitiendo constituir los planos restantes del espacio. Sin estos elementos presentes en la fotografía, la interrupción como concepto, no habría tenido la suficiente fuerza. La tercera imagen⁴³, de contenido bastante similar, se diferencia en la normalización del ángulo de captura, para poner el acento sobre los transeúntes, que como pueden, superan la barrera pasando entre los vagones del tren⁴⁴.

Las problemáticas funcionales, pese a lo recurrente de sus apariciones en las publicaciones periódicas, no fueron impedimento para que el rol de hito urbano de la Estación siguiese siendo alimentado con la celebración de diversas actividades sociales la plaza Argentina. Entre la despedida de exmandatarios fallecidos y la bienvenida de visitas extranjeras importantes, en 1925, *Zigzag* publica una nota gráfica bajo el título “La Alameda en el día de la llegada del Presidente [Alessandri]”⁴⁵. A través de un conjunto de fotografías sin texto adjunto, se captura un evento de gran convocatoria ciudadana en la plaza. El propósito de la publicación de eventos políticos o sociales a través de notas gráficas sin texto, si se siguen las ideas de Rinke, permitía abarcar al público analfabeto⁴⁶, subrayando la función sociocultural de los magazines en la reconstrucción constante de la opinión pública⁴⁷. En la imagen, acompañada de la frase: “Un aspecto de la Plaza Argentina, momentos antes del arribo”⁴⁸, el fotógrafo refuerza el sentido político-social del evento al capturar desde un ángulo muy sutilmente picado (solo lo necesario para poder captar la imagen por sobre los asistentes sin alejarse de la perspectiva de éstos mismos) el protagonismo de la presencia ciudadana en éste espacio determinado por las lógicas del

⁴⁰ Para adaptarse al creciente tránsito de automóviles y su velocidad y evitar los problemas asociados como el levantamiento de polvo, se sugiere que las vías sean pavimentadas con asfalto macadam. *Zigzag*, n° 850, 04-06-1921.

⁴¹ Img. 02

⁴² Sobre este punto, Burke plantea que “cabría aconsejar a todo el que intente utilizar el testimonio de una imagen, que empiece por estudiar el objetivo que con ella persiguiera su autor”. *Visto y no visto (...)*. Óp. Cit., p. 22

⁴³ Img. 03

⁴⁴ Lo interesante de los problemas urbanos, es que según García, N., “Los embotellamientos, incidentes y fatigas que experimentamos al viajar nos incitan a construir interpretaciones sobre los cambios de la ciudad”. *Imaginarios urbanos (...)*. Óp. Cit., p. 111

⁴⁵ *Zigzag*, n° 1049, 28-03-1925

⁴⁶ Ver: *Cultura de masas (...)*. Óp. Cit., p. 44

⁴⁷ Más información sobre el género Magazine en: *El estallido de las formas (...)*. Óp. Cit., p. 37

⁴⁸ Img. 04

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1924-1938



Img. 04. (B04)

Amplia concurrencia en la Plaza. *Zigzag*. n° 1049, 1925

transporte⁴⁹. En las difíciles condiciones que la población hacía uso de la plaza, los eventos públicos en ella, casi podrían considerarse una reivindicación social. Consecuentemente, desde el punto de vista del fotógrafo, se captura la anecdótica presencia de personas sobre la garita de los tranvías. A partir del primer plano de la imagen, se reconstituyen los límites físicos del espacio mediante la captura de habitantes en actitud de júbilo, quienes se incrementan en número, hasta formar una aglomeración que cierra el espacio en un plano posterior. Así, la infraestructura y la

arquitectura pierden jerarquía. En cuanto al espacio urbano visible, los elementos detectados datan de la transformación de la plaza a comienzos del siglo XX. Se observa la diferenciación de nivel entre la calzada y los refugios peatonales con escotilla de alcantarillado, postes de hierro ubicados al borde la acera para disminuir accidentes por descarrilamientos y el marcado estilo de la garita de los tranvías en el centro de la plaza, con un material vegetal adjunto muy próximo a desaparecer.

⁴⁹ Considerando las problemáticas expuestas en las imágenes anteriores, el uso de este espacio por parte del transeúnte se veía lógicamente muy dificultado.

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1924-1938

Si, por una parte, las publicaciones magazines o informativas entregaron a través de artículos e imágenes, tanto los aspectos problemáticos del espacio, como las eventualidades positivas que tenían lugar en ellos, el registro que se hacía por parte de las instituciones municipales o del Estado, capturó unilateralmente la imagen más favorable de la Estación y la Plaza⁵⁰. El abordaje de la siguiente imagen supone presunciones más complejas. Hacia 1930, se captura un aspecto de la Estación de Trenes, antecedida por una parte de su plaza⁵¹. Desde un ángulo medianamente picado se logra establecer lejanía con los transeúntes y elementos de circulación, sin sobreponerse a la estructura de la Estación, vista aún desde un contrapicado que resalta su magnificencia. En la imagen, el fotógrafo deja fuera el resto de la plaza, que por entonces, presentaba significativos problemas de articulación de los desplazamientos⁵² y retrata a través de la fila de automóviles estacionados, conceptos de orden y organización. Las acciones de los transeúntes sobre el espacio no tienen jerarquía en la imagen, de este modo, no existen ámbitos o situaciones en la fotografía⁵³. El resultado es

una imagen estática y bien compuesta, desde el punto de vista artístico, del mejor punto de vista de éste espacio. Para ésta imagen, perteneciente a la unidad fotográfica de la Universidad de Chile, podemos atribuir en vista de lo mencionado, una intención de documentación oficial por parte del Ministerio de Obras Públicas o un propósito de difusión turística del Estado. Dentro de la estructura del espacio, existe especialización de aceras y calzadas para transportes motorizados, rieles de tranvías y refugios para peatones, además de la mencionada zona organizada para estacionamiento de vehículos particulares y colectivos.

El tema de la difusión turística, trae aparejadas nuevas consideraciones al momento de enfrentar publicaciones que tenían este objetivo. La revista *En Viaje*, a partir de su lanzamiento en 1933⁵⁴, ponía el acento sobre el fomento del turismo en el país⁵⁵. Puntualmente, a través de las imágenes de la capital, se exaltaba su potencial de destino recreativo y vacacional, destacando la infraestructura hotelera disponible, insuperable durante la

⁵⁰ Tanto los periódicos como los organismos del Estado, utilizan la fotografía como testimonio de autenticidad. La imagen en estos casos es un aporte significativo a lo el crítico Roland Barthes llamaba el “efecto realidad”. Ver: Visto y no visto (...). Óp. Cit., p. 26. Considerando la credibilidad y la difusión, las imágenes oficiales son mucho más poderosas en la construcción de los imaginarios del pasado que se forman desde el presente.

⁵¹ Img. 05

⁵² A partir de los primeros años de la década del 20', la inclusión de los vehículos motorizados, cambió el panorama de la Plaza de Tránsito. Muchos de sus elementos manifestaron deficiencias, como su trazado, sus pavimentos, sus refugios para peatones, la inexistencia de señalética, estacionamientos definidos, iluminación adecuada, entre otros. Ver: Jurgensen, F. *La Estación Central, protagonista de la modernidad (1857-1925)*. Tesis Licenciatura U. Católica, 2003.

⁵³ Los ámbitos, como aspectos de acciones dentro una escena, son abordados en la pintura el artista Edward Hopper. Ver: Mecklenburg, V. *The watercolors*. New York: W. W. Norton, 1999. Para el caso chileno, el artista Sergio Larraín trata éste tema a través de la fotografía. Ver: Leiva, G. *Sergio Larraín, Biografía/Estética/Fotografía*. Santiago: Metales Pesados Ediciones, 2012

⁵⁴ Empresa de los FF.CC. del Estado. *En Viaje*. n° 1. Santiago: La Empresa, 1933

⁵⁵ Este tema en tratado en: Casals, C. *La Empresa de los Ferrocarriles del Estado y el desarrollo del turismo en Chile, 1925-1975*. Tesis de Licenciatura en Historia, P. Universidad Católica de Chile, 1999.

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1924-1938



Img. 05. (B05)

Estación Central. c. 1930, *U. fotográfica U. de Chile*.



Img. 06. (B06)

Plaza Argentina. C. 1930. *En Viaje*. n° 67, 1939

primera mitad de la década del 30 dentro del país⁵⁶. En 1939, la revista *En Viaje* publica una fotografía⁵⁷ de la Plaza Argentina capturada, deduciblemente, por un fotógrafo independiente de la casa editorial⁵⁸. Lo curioso de la publicación de la imagen y que confirma la idea de su autoría, es que, según los datos bajo los cuales fue ingresada la versión original de la

foto a la Unidad de Fotografía de la U. de Chile, fue capturada en 1930, cuatro años antes del lanzamiento de *En Viaje*. La función de propaganda comercial que le atribuyó la revista a la fotografía es evidente, nueve años después de su captura tenía el único propósito de mostrar el Hotel Alameda al oriente de la Plaza⁵⁹. Para confirmarlo, solo hay que considerar que éste

⁵⁶ La infraestructura hotelera se transformó en tema de interés nacional traducido en las iniciativas de la Empresa de Ferrocarriles del Estado durante la primera mitad del siglo XX. Ver: *Ibíd.*, p. 28

⁵⁷ *Img. 06*

⁵⁸ Esta deducción se plantea por la inscripción que tiene la fotografía en su esquina inferior derecha. Característica de la forma en que los fotógrafos independientes archivaban sus trabajos. Ver: *Fotógrafos en Chile (...)*. Óp. Cit.

⁵⁹ “Las imágenes esparcidas por los medios de comunicación eran imágenes intercambiables de consumismo”. *Cultura de masas (...)*. Óp. Cit., p. 157

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1924-1938

es uno de los ángulos del espacio del cual existen menos fotografías y que, justamente, coincide la zona de la Plaza Argentina en que se observa más desorganización producto de los medios de transporte. Este es el aspecto de la fotografía que permite reconstruir la imagen cotidiana-urbana del espacio⁶⁰. Dentro del contenido evidente, al oriente de la garita de tranvías existe un área circular, cuyo diámetro está definido por el giro de éstos hacia y desde la Alameda. En el pavimento se puede percibir la complejidad de recorridos que transitaban la Plaza. Se destina una parte para el estacionamiento de vehículos. Los antiguos postes de alumbrado son reemplazados por otros más sencillos y de tono oscuro. De manera anecdótica, como un símbolo del difícil tránsito peatonal en la Plaza, una animita aparece abajo casi inadvertida.

Ahora bien, más allá de las deficiencias, de la representación social, de las imágenes oficiales y de lo que querían transmitir las fotografías postales de la Estación Central y sus alrededores, el Barrio Estación era una suma de todo eso, articulada de tal manera que se percibía una imagen sumamente particular por quienes lo transitaban⁶¹. Entrando en la década del 30', *Zigzag* publica un artículo titulado "El Barrio Estación"⁶², donde no se lee de forma evidente una intención persuasiva por parte del redactor. Esta

percepción se atribuye a la exposición de aspectos positivos y negativos del espacio, sin la radicalidad de opinión con que usualmente se los describía. El resultado que persigue este abordaje periodístico, pareciera ser exponer la apariencia y experiencia verdadera sobre el lugar. O al menos eso es de lo que se quiere convencer al lector-observador⁶³. A través de un extenso artículo escrito y numerosas imágenes, se presentan diferentes *ámbitos* del espacio. No obstante, gran parte ellas, tienen en común captar ejemplos del marcado tono provincial⁶⁴ que conservaba éste punto. En la primera imagen que se expone⁶⁵, acompañada del siguiente pie: "La Estación Alameda, a cuyo alrededor se agrupa un populoso barrio", el fotógrafo proyecta la perspectiva más favorecida de la Estación desde el ángulo medio-frontal, acercando la experiencia del espacio al observador de la imagen. Lo que se logra con esto, es dar protagonismo a las acciones en el espacio. Los dos carabineros del tránsito que aparecen en primer plano y vestidos de blanco, no interfieren en la percepción integral por que se encuentran opuestos al lente, pero sin embargo, tienen un potencial persuasivo implícito si se considera el título de la imagen. En un barrio tan populoso, su presencia es claramente un punto favorable. (El contenido evidente de la imagen ya ha sido comentado en la imagen 05, que retrata una perspectiva muy similar).

⁶⁰ La construcción de la imagen de Santiago cotidiano-urbano a través de publicaciones periódicas generales y especializadas es un tema tratado en: *La construcción de la imagen nacional (...)*. Óp. Cit.

⁶¹ "El barrio Estación es el único que conserva en cierto modo las características del Santiago Antiguo, (...) aquí la Alameda posee encinas centenarias y acequias, (...) corren cochecitos para pasajeros y las casas se apegan pequeñas a la tierra". *Zigzag*. n° 1356, 14-02-1931

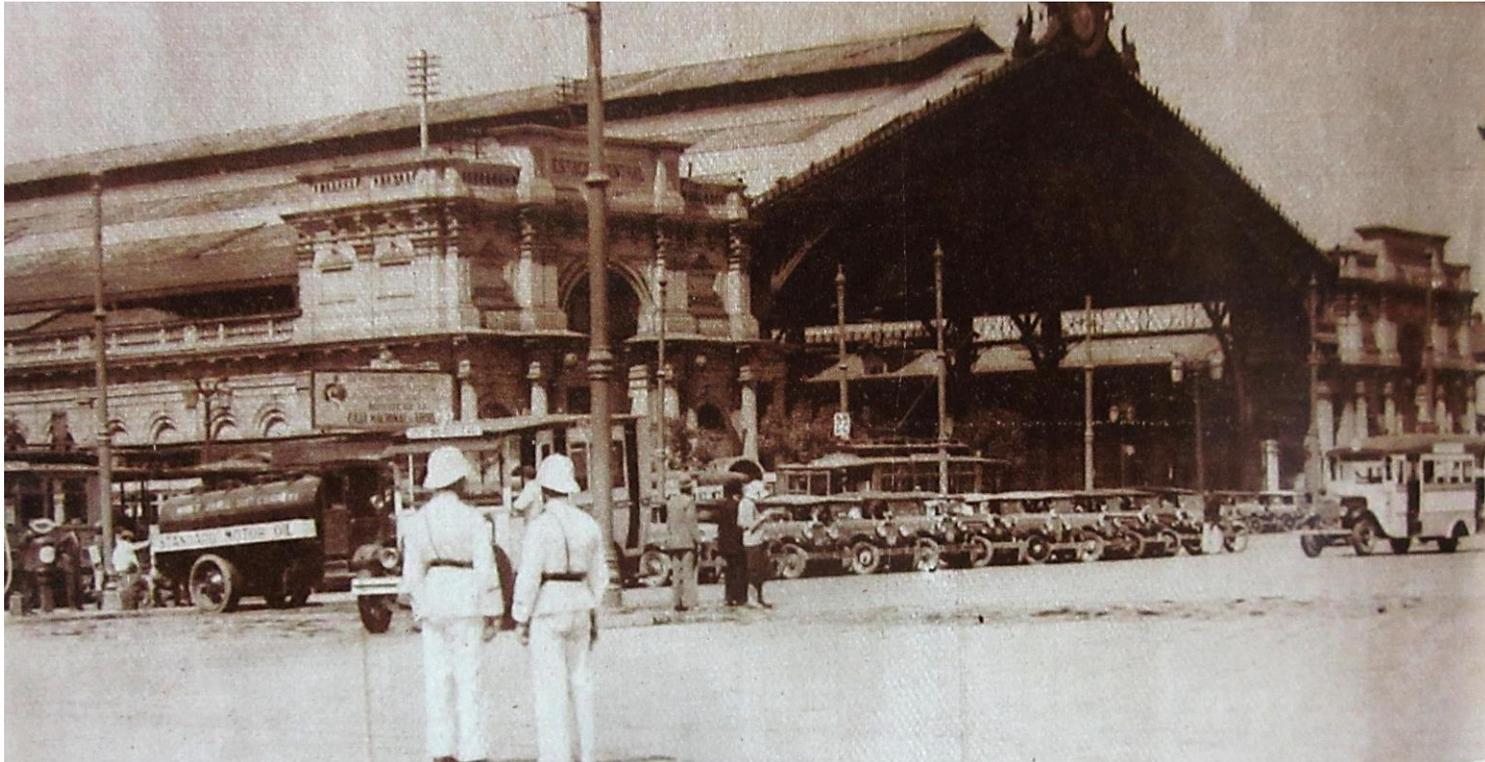
⁶² *Ibidem*.

⁶³ Sobre este punto es pertinente mencionar el "efecto realidad" que ofrecen las publicaciones periódicas. Ver: *Visto y no visto (...)*. Óp. Cit., p. 26.

⁶⁴ La Estación Central constituía una zona clave de interacción entre la ciudad y el campo, tanto por el continuo intercambio de mercancías como por la gran cantidad de personas que viajaban diariamente desde los alrededores. Ver: *La experiencia del tránsito (...)*. Óp. Cit., p. 46

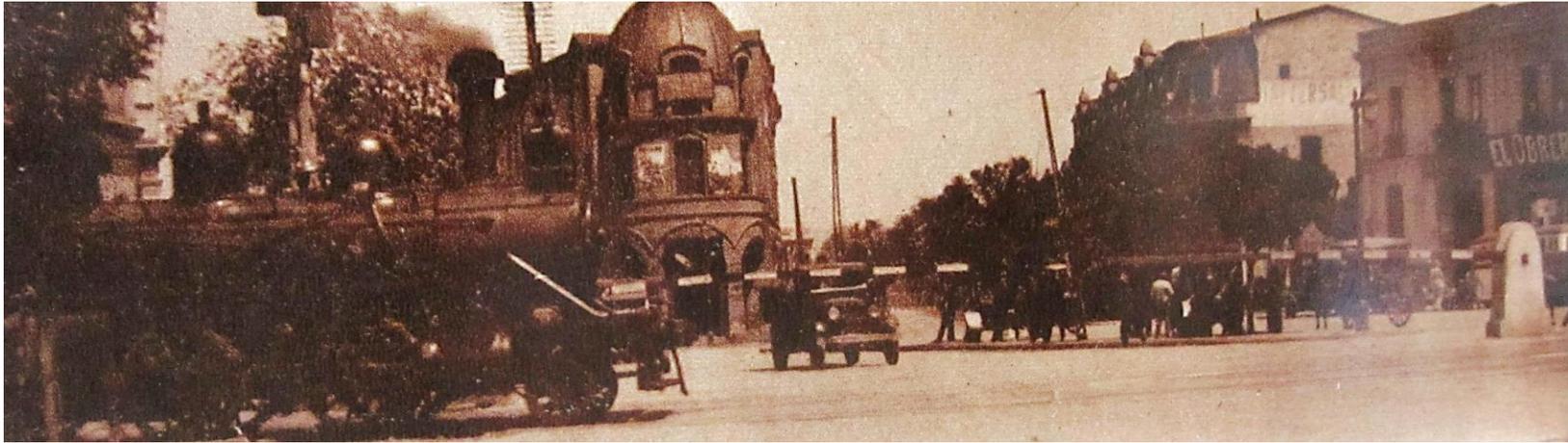
⁶⁵ *Img. 07*

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1924-1938



Img. 07. (B07)
Estación Central y Carabineros del tránsito
Zigzag, n° 1356, 1931

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1934-1938



Img. 08. (B08)

Plaza Argentina hacia av. Ecuador. *Zigzag*, n° 1356, 1931

La contraparte del artículo se desprende de la segunda imagen⁶⁶. En esta ocasión, el fotógrafo captura el persistente problema de la Estación y la Plaza bajo el título: “El paso a nivel de la Alameda, que causa grandes molestias a los viajeros de toda clase de vehículos”. La irrupción de las locomotoras en el espacio se muestra enmarcada en la bifurcación entre la Av. Alameda y la Av. Ecuador, perspectiva que aparece poco en las fotografías publicadas. De esta manera se subraya la intención del redactor y del fotógrafo de ofrecer un relato inclusivo y por consiguiente, más verídico⁶⁷. Justo en el momento que el ferrocarril sale de la Estación para entrar en la Av. Matucana, la imagen proyectada se cristaliza. Es interesante como así, el fotógrafo logra exaltar la presencia de la máquina y la acción

del bloqueo. En la composición de la imagen, el hecho de que siga siendo visible la calle próxima a desaparecer, los vehículos y las personas que esperan tras la barrera, refuerza la percepción del movimiento. En general, en todas las imágenes de éste artículo es captado el dinamismo del uso del espacio⁶⁸. Dentro del contenido de la fotografía, el edificio en el vértice de la bifurcación tiene una presencia importante en la imagen representativa de éste espacio hacia el poniente. La locomotora, un automóvil y dos victorias, componen, por su parte, los elementos de movilidad.

⁶⁶ Img. 08

⁶⁷ “El testimonio de una serie de imágenes es más fiable que el de una imagen individual”. *Visto y no visto (...)*. Óp. Cit., p. 240

⁶⁸ Según las consideraciones metodológicas, se plantea que una imagen estática podría suponer una planificación mayor por parte del fotógrafo, que otra capturada en movimiento, siendo esta última más fiable.

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1924-1938



Img. 09. (B09)
Estación y Plaza. *Zigzag*, n° 1731, 1938

A pocos años de la celebración del IV centenario, la infraestructura física de la Plaza Argentina había expresado cambios muy discretos, en coincidencia con el aspecto detenido en el tiempo del ambiente. La importancia del periodo 1924-1938, sin

embargo, es que durante su transcurso se afianzaron las ideas de transformar éste espacio de forma definitiva⁶⁹. En 1938, la visión radical de la opinión pública se resume en el artículo: “La ubicación de las estaciones de FF.CC. en Santiago, correspondió al siglo pasado, cuando la ciudad llegaba hasta ese límite”⁷⁰, publicado por *Zigzag*. Enmarcados en los planteamientos del urbanismo moderno⁷¹, la fotografía de la Plaza Argentina y la Estación que se publica⁷², pretende reforzar la conveniencia de retirar definitivamente la estación de su lugar⁷³. El fotógrafo, para retratar el intenso ajetreo del lugar, capta una perspectiva del espacio con gran actividad vehicular y peatonal, en la que se incluyen automóviles, autobuses, tranvías y victorias.

Los discretos cambios mencionados, se evidencian en el contenido físico de la fotografía: Entre 1924 y 1930 se reemplaza el pavimento de adoquines por asfalto⁷⁴, las calzadas y aceras se observan mejor diferenciadas y se ha prescindido de los antiguos postes de seguridad, la vegetación se incluye de forma ordenada en los refugios peatonales, se instala luminaria en la escala del transeúnte. En el espacio edificado no se aprecian cambios.

⁶⁹ “La ubicación de la actual Estación plantea un grave problema de tránsito, que debe ser resuelto cuanto antes”. *Zigzag*, n° 1731, 1938

⁷⁰ *Ibidem*.

⁷¹ K. Brunner ya había planteado esta idea en su primera visita (1929), pero se limitaba su aplicación por los escasos recursos económicos existentes a inicios de los 30. *Ibidem*.

⁷² *Img. 9*

⁷³ “Las fotografías se convirtieron en sustituto para las palabras y lograron un poder de convencimiento mayor que el de los textos escritos”. *Cultura de masas (...)*. Óp. Cit., p. 157

⁷⁴ Los proyectos de pavimentación se concretaron mayoritariamente durante el gobierno de Ibáñez, 1927-1931. Ver: *La experiencia del tránsito (...)*. Óp. Cit., p. 159

2.2 PARADA DE SAN FRANCISCO

ANTECEDENTES

El espacio en la avenida Alameda donde se sitúa la Iglesia de San Francisco, fue un hito urbano desde el periodo colonial, definido por la función social que desempeñaba esta institución dentro de la comunidad¹. La cercanía de equipamiento urbano diverso, como la Pérgola de las Flores, ubicada en el paseo central de la avenida, entre las calles Arturo Prat y San Francisco, contribuyó a posicionar la importancia de este sitio dentro de la cotidianidad santiaguina². A partir de 1923, la connotación de éste espacio como punto del transporte, se vio reforzada con la implantación del servicio de autobuses “Santiago”³ y la parada que se dispuso frente a la iglesia. Los comentarios sobre la inauguración del sistema eran alentadores, destacando principalmente la disminución en los tiempos de viaje que significaría recorrer la avenida entre este punto y la Estación Central en solo seis minutos. El costo del pasaje, “a chaucha por cabeza”⁴, también era un motivo de alegría ciudadana, si se consideran los reiterados problemas que se tenían con la empresa de tranvías por este motivo durante la década⁵. Pese a la importancia urbana y social del lugar, hacia 1924, la perspectiva de la calle de San Francisco en su primer tramo, se caracterizaba

por la mendicidad y por una apariencia lúgubre. “Ésta calle estrecha que nace entre un convento y un hospital, (...) es una calle tétrica que hace pensar a los que la atraviesan en todos los dolores de la carne y del espíritu⁶. En este contexto, las modificaciones que se realizaron a partir de 1925 en el área central de la Alameda, desde la Pérgola de las Flores hasta calle Dieciocho, modificaron las características estéticas y funcionales del espacio de San Francisco, con la idea de crear un paseo de aspecto ordenado, liberado en sus vistas y despejado en el área del terminal para las crecientes demandas de estacionamientos⁷. A mediados de los años 20, Las calles París y Londres, diseñadas por A. Cruz Montt, J. Smith Solar, cambiaron la apariencia negativa de la calle San Francisco y constituyeron “el epicentro de la concupiscencia céntrica”⁸. En 1933, la antigua Pérgola, “incómoda y antihigiénica”, es reemplazada por una nueva estructura que rodea la plaza central de la Avenida con una fuente ubicada en el centro. Estos elementos pasan a formar parte importante del panorama visual y sensorial del espacio⁹. A mediados de esta década, el estrechamiento de la Alameda que producía la ubicación de la iglesia era considerado inadmisibles por las ideas

¹ *Santiago de memoria (...)*. Óp. Cit., p. 40

² El convento, el Hospital San Juan de Dios, un policlínico y la Asistencia Pública, eran otros elementos presentes en la zona. Los mendigos. *Zigzag*. N° 995, 1924.

³ Propiedad de Humberto Cádiz. *La experiencia del tránsito (...)*. Óp. Cit., p. 121

⁴ El servicio de autobuses-un adelanto para Santiago. *Zigzag*. N° 954, 1923

⁵ El monopolio establecido por el Municipio y la Compañía de Tracción, derivó en presiones para el aumento de tarifas que estaban fuera de lo estipulado en el contrato.

Micrópolis (...). Óp. Cit., p. 27

⁶ *Los mendigos*. Óp. Cit.

⁷ *Imagen ambiental (...)*. Óp. Cit., p. 86

⁸ En: *Santiago de memoria (...)*. Óp. Cit., p. 40

⁹ Brunnet, M. Santiago, la ciudad que ríe en sus jardines. *Boletín (...)*. Óp. Cit. N° 39, 1933

progresistas¹⁰. Así, la limitación en la altura de la edificación que propuso K. Brunner para proteger las vistas de éste edificio, fueron criticadas con desdén¹¹. El proyecto de Brunner establecía en casi toda la longitud de la Alameda una altura obligatoria de dieciséis metros y una condicional con cuerpos retirados entre veintiuno y veinticuatro metros. Entre las calles Estado y Londres, establecía una altura mínima de nueve metros y máxima de dieciséis, para proteger “la admirable perspectiva que tiene la torre San Francisco”¹². Con alrededor de 30 metros de alto, la torre de la Iglesia era, junto con el cerro Santa Lucia, “el foco de perspectiva urbana más interesante de Santiago”¹³. Su altura sirvió además para obtener interesantes vistas sobre la Alameda¹⁴. En 1935, la interesante perspectiva, a ojos de la población, se veía fuertemente perjudicada por el aspecto de la Pérgola, que no pudo superar con la nueva estructura sus deficiencias higiénicas. Su presencia resultaba en incomodidad para los pasajeros que esperaban carros en la plaza, tanto por la disposición de bultos de flores en la acera, como por el agua que se vertía constantemente sobre el suelo¹⁵. La fuente central, sin embargo, fue adquiriendo por estos años un prestigio popular que la hacía ser foco de diversas representaciones artísticas¹⁶. En

1938, producto del persistente desaseo de la Pérgola y de la presencia de niños vagos y mujeres “sucias y flojas” al lado del paso de los tranvías, éste espacio seguía generando comentarios negativos. “Chiquillos harapientos los asaltan, desgredadas mujeres les arrojan lavatorios de agua por los pies. La línea y la acera están llenas de desperdicios de flores secas, cáscaras de fruta, papeles viejos, etc.”¹⁷. Ya a fines de la década del 30’, el creciente aumento de la circulación originaba problemas en esta parte de la avenida, por ser la más estrecha, contener un paradero de transportes, la Pérgola de las Flores y el Parque Ingles, todos elementos que no permitían ampliar la calzada. La congestión que se producía motivó la instalación de un señalizador eléctrico para dirigir el tránsito de los vehículos¹⁸. A pesar de eso, dos años después, los problemas de circulación en éste espacio estaban lejos de solucionarse. Como una medida inaplazable, la eliminación del Parque Ingles se concreta en 1941¹⁹ y pocos años más tarde, el traslado de la Pérgola de las Flores al lugar que ocupa actualmente al norte del río Mapocho, terminan por eliminar las características estructurales del espacio, cediendo finalmente a las presiones de modernización vial de Alameda.

¹⁰ En: La evolución de la ciudad y su caos actual. *ARQuitectura*. N° 1, ago.-1935, p. 21

¹¹ Se considera que lo más importante es organizar el tráfico en la ciudad entendiendo al automóvil, al tranvía eléctrico y a las fluctuaciones de máximo-mínimo producidas. *Ibidem*.

¹² Reflexiones sobre Urbanismo. *Boletín (...)*. Óp. Cit. N° 56, 1935, p. 33

¹³ *Ibidem*.

¹⁴ En 1936, la aprobada Ordenanza Provisional de Altura de Edificación de la Comuna de Santiago, define finalmente una altura máxima de doce metros de Estado a Londres y de dieciséis metros de San Francisco a Plaza Italia. Ver: *Boletín (...)*. Óp. Cit., n° 66, ene- 1936, p. 83

¹⁵ ¿Qué haría usted si fuera alcalde de Santiago? *Boletín (...)*. Óp. Cit., n° 58, 1935, p. 32

¹⁶ Las fotografías que se capturaban de este espacio utilizaban la fuente como un elemento de belleza. Así lo confirma la publicación con fines turísticos: *Santiago, Santiago, corazón y arteria (...)*. Óp. Cit.

¹⁷ Cinco vergüenzas que soporta la ciudad de Santiago cuya solución no necesita de grandes desembolsos ni de colores políticos. *Zigzag*. N° 1724, 08-04-1938.

¹⁸ *Zigzag*. n° 1724, 08-04-1938

¹⁹ “El ímpetu del progreso capitalino ha barrido con una antigua plaza”. *Zigzag*. n° 1870, 23-01-1941

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1923-1930

Como en respeto de su significado histórico, el espacio en torno a la iglesia de San Francisco mantuvo una nota evocadora, aún frente a las ideas de modernización de los espacios urbanos que tomaban fuerza a partir de la segunda década del siglo XX. Las revistas de arquitectura, como es sabido, fueron fundamentales al momento de pronunciar estas ideas sobre los aspectos funcionales y estéticos de la ciudad²⁰. En el primer número de la revista *Arquitectura*²¹ emitido en 1923, se publicó una gran cantidad de fotografías de edificaciones y espacios representativos de la ciudad sin anteponer un título y con un breve pie de foto que identificaba el motivo fotografiado. Pese a la escasa información, un artículo titulado: “Algo sobre la Transformación de Santiago”²² contenido en el mismo ejemplar de la revista, comenta que la belleza de Santiago en la época proviene más de la naturaleza que la contextualiza que desde su plano, lo que permite entender el propósito de las fotografías²³. De forma subliminal (porque la iconografía de las imágenes no motiva apreciaciones negativas), se infiere que los mejores exponentes arquitectónicos y urbanos de la ciudad hacia ese entonces, estaban detenidos en el pasado²⁴.

En la fotografía titulada: “Iglesia de San Francisco”²⁵, desde un ángulo medio-frontal (a la altura del transeúnte), se proyecta la fachada de la iglesia desde la línea del tranvía centrandolo la torre. La ubicación del fotógrafo consigue que el tranvía, como elemento de movilidad, tenga presencia en la composición, pese a que la fachada del templo ocupa la mayor parte del marco fotográfico. Iconológicamente, la imagen ilustra el encuentro entre la ciudad colonial materializada en este micro-espacio de la avenida Alameda²⁶ y la modernidad que representan las tecnologías del transporte. Para la línea del tranvía, tendida al costado del paseo central de la avenida, se dispuso un área para el descenso de pasajeros. Como no existe diferenciación de altura entre esta vía y la calzada vehicular, se distinguieron a través de la plantación de árboles a modo de límites permeables y la pavimentación asfáltica de la vía para vehículos motorizados.

²⁰ “Las revistas (...) cumplieron un rol informativo y unificador de las opiniones de los arquitectos en torno a la instauración de la modernidad en el país”. *La arquitectura moderna (...)*. Óp. Cit., p. 18

²¹ Asociación de Arquitectos de Chile. *Arquitectura*. N° 1, 1923

²² *Ibidem.*, p. [s. n.]

²³ En 1930, K. Brunner también comenta que el plano de la ciudad de Santiago es deficiente, pero que sin embargo, puede trabajarse sobre él para dotar de carácter arquitectónico a la ciudad. Seminario de urbanismo. *Boletín Municipal (...)*. N° 18, 1930, p. 263

²⁴ Las fotografías confirman el monopolio de las neologías estilísticas europeas.

²⁵ Img. 01

²⁶ Si sumamos a este enfoque algunos elementos presentes en el contenido físico de la fotografía, como la pavimentación adoquinada y el árbol que contiene el espacio por el norte, se refuerza ésta apariencia antigua.

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1923-1930



Img. 01. (C01)
“Iglesia de San Francisco”
Revista *Arquitectura*. N° 1, 1923

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1923-1930



Img. 02. (C02)
Parada de autobuses. *Zigzag*, n°954, 1923

Durante el mismo año, la inauguración del sistema de autobuses “Santiago”, fue informada con gran entusiasmo por *Zigzag*. El artículo titulado: “El servicio de autobuses”²⁷, destacaba principalmente la competencia que significarían los nuevos camiones al sistema tranviario y sus ventajas comparativas: “¡Qué comodidad! ¿No es cierto?”²⁸, era uno de los comentarios que se escribían bajo las fotografías que contenía la publicación. Dentro de un enfoque periodístico, las fotografías ilustran la puesta en marcha del sistema sobre el espacio y constituyen, de este modo, imágenes situacionales con un gran “efecto-realidad” que no se

centran en ofrecer perspectivas significativas del soporte de las experiencias. En las dos fotografías escogidas para este análisis, el fotógrafo proyecta el espacio desde la óptica del peatón lejos de los propósitos artísticos de composición. El jolgorio y la agitación que transmiten se desprenden de sus escenas dinámicas y claramente, de la influencia que ejerce el contenido del texto presente en el artículo. Sin embargo, más allá de la persuasión, las fotografías dejan en evidencia varias problemáticas estructurales en el espacio de San Francisco. En la fotografía n° 2: “La estación de los autobuses frente a San Francisco. Allí toman aliento para ponerse en seis

²⁷ El servicio de autobuses-un adelanto para Santiago. *Zigzag*, n° 954, 02-06-1923

²⁸ *Ibíd.*

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1923-1930



Img. 03. (C03)
Transportes en San Francisco.
Zigzag, n° 954, 1923

minutos en la Estación Central, a chaucha por cabeza”²⁹, la muchedumbre desbordando la acera al borde la Pérgola de las flores en espera de los transportes, revela que este espacio no estaba diseñado para cumplir la función que se le exigía. La diversidad de medios de transporte que pasarían, por entonces, a constituir la experiencia de la movilidad, aparece graficada en la fotografía n° 3 acompañada de la frase: “¡Un clásico! Carro, autobús y carretón... ¿Ganará Mr. Tonkin por una cabeza?”³⁰. La

aclamación se comprende si se considera que, recién aparecidos los autobuses, el problema de la circulación aún no alcanzaba la gravedad que tendría desde fines de los años 20³¹.

²⁹ *Img.2*

³⁰ *Img. 3.* Juan Tonkin era el gerente de la Compañía de Tranvías en el momento en que se inaugura el sistema de autobuses. Los conflictos entre estos dos gremios se vuelven cotidianos. *La experiencia del tránsito (...)*. Óp. Cit., p. 121

³¹ “La movilización mecánica ha creado en la gente que usa de ella una especie de histerismo, de irritabilidad casi canina. Este histerismo y esta irritabilidad son, pues, un fruto del progreso (...)”. Comentario de Manuel Rojas en: *Micrópolis (...)*. Óp. Cit., p. 41

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1923-1930

El interés por organizar de mejor manera los espacios de la avenida Alameda que se venía materializando desde mediados de los 20', condujo a que en 1928 el impulsor transformador alcanzara el paseo en el tramo de San Francisco³². En este contexto, los trabajos de mejoramiento son capturados por el lente de la empresa de tracción y electricidad desde un enfoque positivo. La fotografía³³, ofrece una perspectiva del espacio en transformación que acerca al observador la experiencia expuesta en la imagen. De este modo, el contenido iconográfico adquiere una notoriedad selectiva: el autor exalta los trabajos sobre la calzada haciéndolos ocupar la mitad del marco fotográfico mediante el uso de un ángulo contrapicado (la línea del horizonte desde la visión del transeúnte, normalmente, se sitúa en el primer tercio del formato). En el segundo plano de la imagen figuran los elementos de la movilidad representados por automóviles en movimiento y un tranvía de carga. El desenfoque de los primeros, por una parte acentúa su velocidad, y por otra, otorga mayor visualidad al tranvía según los intereses de la empresa. Los trabajadores, por su parte, al ser retratados de frente al lente cobran protagonismo. La imagen del pueblo que trabaja era un motivo central a difundir a inicios del periodo de Ibáñez. Muchos de estos trabajadores aceptaron bajos sueldos en pos del progreso³⁴. Dentro del

espacio edificado, el punto desde donde el autor proyecta la fotografía satura la imagen de elementos representativos. La columna de los Historiadores de la Independencia sobre una plataforma en el centro de la calzada que organizó el giro del transporte hacia oriente y poniente de la Alameda, la torre de la Iglesia del Hospital San Juan de Dios y la propia Iglesia de San Francisco, se unen a la imagen de las líneas y pavimentos removidos. El resultado es una fotografía de gran contenido iconológico que demuestra el paradigma de la modernidad³⁵, como el orden anterior, la ciudad instaurada en el imaginario de ese entonces, se destruye para dar paso a la ciudad del progreso.

Las remodelaciones en la estructura material de la ciudad de la primera mitad de siglo, son atribuidas en gran parte a las demandas impuestas por los vehículos motorizados³⁶. Estas exigencias, no obstante, varían según las características del equipamiento circundante. La ubicación de un paradero de tranvías, autobuses y taxis frente a San Francisco, donde la avenida Alameda era menos apta para aquello, responde a la necesidad de contar con este servicio para la población que asiste a las actividades religiosas y a las múltiples funciones que se desarrollan en torno a este espacio³⁷. El resultado de la remodelación de 1928 se captura dos años después en una

³² *Imagen ambiental (...)*. Óp. Cit., p. 86

³³ *Img. 04*

³⁴ "La modernidad en lo poético es una fuerza gestora que hace ingresar en los clichés fotográficos a los trabajadores del tendido, a las trabajadoras de las fabricas (...)". *Luces de modernidad (...)*. Óp. Cit., p. 49

³⁵ *Ibidem.*

³⁶ *La experiencia del tránsito (...)*. Óp. Cit., p. 94

³⁷ "las mayores dificultades se producían con la detención de automóviles privados y de alquiler en las esquinas fijadas por la Municipalidad como paraderos de autobuses". *Ibid.*, p. 133

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1923-1930



Img. 04. (C04)
Trabajos en San Francisco. *Archivo Chiletra*, 1928



Img. 05. (C05)
Automóviles en San Francisco. *Archivo MOP*, c.1930

fotografía recabada desde el archivo fotográfico del Ministerio de Obras Públicas³⁸. La fotografía, desde un enfoque situacional, documenta la apariencia y experiencia urbana sobre este espacio. En este sentido, los ámbitos derivados de las acciones de las personas son jerárquicos dentro del motivo fotográfico. El autor, desde una altura media proyecta el espacio por sobre los automóviles estacionados reforzando la cualidad de límites

que estos elementos adquieren. A través de ellos, la imagen articula la quietud con el dinamismo que representan, por su parte, los seis automóviles que se encuentran en movimiento³⁹. La presencia de los vehículos privados y de alquiler en primer plano y definiendo el borde inferior del marco fotográfico les confiere gran importancia dentro del significado de imagen⁴⁰. Si se conviene que el segundo plano de la

³⁸ Img. 05

³⁹ El movimiento y la quietud en la ciudad moderna se comenta en: *Luces de modernidad (...)*. Óp. Cit., p. 16

⁴⁰ Errázuriz, comenta el proceso material mediante el cual las valoraciones sobre los automóviles pasaron desde su identificación con el lujo, placer y sensación a su significado de instrumento, necesidad, confort y rutina. En: *La experiencia del tránsito (...)*. Óp. Cit., p. 77

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941

fotografía está constituido por la aglomeración de personas fuera de la iglesia, surge una duplicidad entre los focos materiales y sociales que se manifiesta a través de dos ideas que se ligan: los artículos tecnológicos y la importancia de éstos en la vida cotidiana moderna⁴¹. En la fotografía destaca el aspecto del barrio París-Londres, que sumó sus estilos a la apariencia colonial y contemporánea de los alrededores de San Francisco. Otros elementos de la movilidad, como los tranvías, se hacen presentes en la imagen a través del cableado que irrumpe en la percepción a mediana altura⁴².

Más allá de los aspectos funcionales, la remodelación de este espacio motivó comentarios en las publicaciones periódicas que intentaron redefinir las críticas causadas, principalmente, por la presencia de la Pérgola⁴³. A inicios de la década del 30' y en plena crisis económica⁴⁴, la revista *Zigzag*, como intentando subsanar esa situación, publica un artículo titulado: "Santiago, su riqueza y sus 696.231 habitantes"⁴⁵, destacando los logros que había alcanzado la ciudad desde su prehistoria. En el artículo, se publica una

fotografía de la Iglesia tomada desde la Pérgola acompañada de la frase: "Templo de San Francisco, erigido en 1553. Allí se venera la primera imagen de la Virgen María que trajo a Chile el conquistador Don Pedro de Valdivia"⁴⁶. Desde su transformación, este espacio fue representado favorablemente a través de aquellos elementos instaurados como hitos del lugar⁴⁷. De este modo, las visiones difundidas divergen, por un parte, entre la Iglesia y la fuente y por otra, entre la Pérgola y la infraestructura vial, que paralelamente generaban duras críticas. En la fotografía el autor proyecta los elementos mencionados con propósitos artísticos. Sitúa en primer plano la fuente y la torre de la iglesia como fondo demarcador del marco de la imagen. En el plano intermedio, los puestos de la Pérgola son desenfocados, fortaleciendo la intención de mostrar solo los aspectos positivos, porque a pesar de la poética narración de Brunnet este espacio nunca pudo superar sus problemas.

⁴¹ Uno de los aspectos más radicales de la modernidad es su impacto sobre la experiencia de lo cotidiano procedente de los procesos de industrialización. Ver: *La arquitectura moderna (...)*. Óp. Cit., p. 12

⁴² El paisaje urbano fue alterado con la instauración del tranvía que sumó al tendido telefónico sus postes y cables por toda la ciudad. ver: *La experiencia del tránsito (...)*. Óp. Cit., p. 56

⁴³ Marta Brunnet escribe: "El antiguo mercado de las flores frente a la iglesia de San Francisco, lleno de colorido, sí, pero desgraciadamente lleno de incomodidades y antihigiénico, ha sido reemplazado por una Plazoleta rodeada de pérgolas bajo las cuales los mostradores ostentan la maravilla de nuestros jardines. Al centro una fuente dice su canción de gozo". Santiago, la ciudad que ríe (...). Óp. Cit., [s. n.]

⁴⁴ *Modernización autoritaria (...)*. Óp. Cit., p. 106.

⁴⁵ *Zigzag*. n° 1370, 23-05-1931

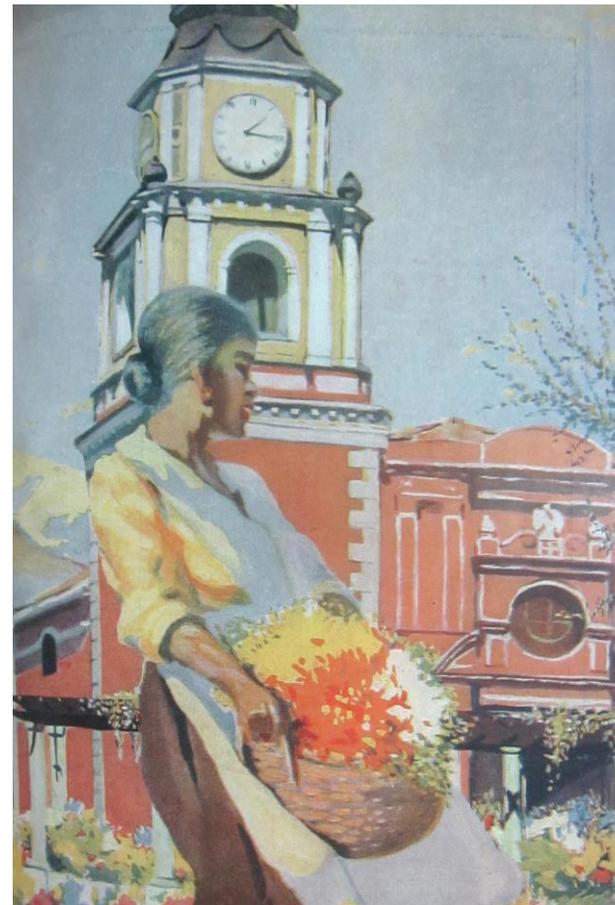
⁴⁶ Img. 06

⁴⁷ Img. 07. En 1930 la revista *Zigzag* n° 1348, ilustra en su portada una perspectiva idéntica a la que se muestra en 1931 en la fotografía n° 06.

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941



Img. 06. (C06)
Iglesia y fuente. *Zigzag*. n° 1370, 1931



Img. 07. (C07)
Portada. *Zigzag*. n° 1348, 1930

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941

La consolidación de la iglesia y la fuente como emblemas del espacio no tuvo que ver con la idea de modernidad, sino por el contrario, recayó sobre su aspecto evocador de tiempos pasados. Sus imágenes eran apropiadas para ser difundidas con intenciones turísticas ilustrando el carácter colonial que persistía en ciertos espacios de la ciudad⁴⁸.

En 1937 *Zigzag* publica un artículo titulado: “Santiago, Santiago, corazón y arteria de Chile”⁴⁹, en el que describen sus principales atractivos turísticos. El atractivo colonial dio una nota pintoresca al espacio urbano prodigo de modernidad⁵⁰. De manera idéntica a las capturas anteriores, se publica una fotografía de los dos elementos en cuestión acompañados de la frase: “Santiago posee muchos rincones, que a veces alcanzan notable categoría, como el que aparece en ésta foto: la fuente del mercado de las flores, coronada de palomas domésticas y al fondo la torre de la vieja Iglesia de San Francisco”⁵¹. El autor⁵², con clara intensión artística, destaca las figuras presentes desde un ángulo contrapicado. Tanto la fuente en primer plano, como la torre de la iglesia en el fondo, definen el marco fotográfico. El ángulo de la fotografía y el espacio que ocupan los motivos principales en la composición, restan importancia a los puestos de la Pérgola. De forma consecuente, éstos tampoco figuran en el pie de foto.

El motivo de la ausencia es indiscutible, porque hacia fines de los 30’ la Pérgola generaba bastante desaprobación. A tres años del IV Centenario, los esfuerzos por mejorar este espacio surtieron efecto sobre su organización interna pero no sobre su relación con el espacio general, que seguía siendo conflictiva desde el punto de vista



Img. 08. (C08)
Fuente. *Zigzag*, n° 1687, 1937

⁴⁸ La ciudad se modernizaba “sin dejar por eso de lado la nota colonial y armoniosa, romántica y evocadora de tiempos pretéritos”. “Santiago, Santiago, corazón y arteria de Chile”. *Zigzag*, n° 1687, 22-07-1937

⁴⁹ *Ibidem*.

⁵⁰ “Nuestra capital, que hasta hace poco poseía ese ambiente colonial de ciudad dormida en el pasado, experimenta hoy una renovación que se hace visible para todos los habitantes de la urbe”. Santiago se renueva. *Zigzag*, n° 1244, 22-12-1928

⁵¹ *Img. 08*

⁵² Foto Isaías, para Turismo.

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941



Img. 09. (C09)

Desaseo en la Pérgola. *Zigzag*, n° 1724, 1938

higiénico y desde su articulación con los transportes⁵³. En 1938, *Zigzag* publica un artículo titulado: “Cinco vergüenzas que soporta la ciudad de Santiago cuya solución no necesita de grandes desembolsos ni de colores políticos”⁵⁴, en el cual comentaba ésta situación⁵⁵. En el artículo, se expone una fotografía de la Pérgola acompañada de la frase: ¿Es posible que la Municipalidad no vea el desaseo de la pérgola de San Francisco?⁵⁶. El motivo de la imagen es lo que las fotografías anteriores habían tratado de ocultar, los puestos de la Pérgola. Son estos quienes definen el marco fotográfico sobreponiéndose a la importancia de la iglesia que aparece recortada. El fotógrafo se aleja de las perspectivas artísticas para capturar una imagen situacional en un tono crítico, que sin embargo, esto no nos quedaría tan claro si no se leyera el artículo (puesto que la fotografía no proyecta el deplorable estado del espacio que menciona el texto). En la esquina inferior izquierda aparece un grupo de niños, aparentemente, por casualidad. Sin embargo, su presencia confiere un matiz intrigante a la imagen y ayuda a percibir la fotografía de forma más real, desprovista de manipulación⁵⁷.

⁵³ “Al lado de los puestos de flores pasan los tranvías. El público que espera a éstos no puede estar allí tranquilo”. *Zigzag*. N° 1724, 08-04-1938

⁵⁴ *Ibíd*em

⁵⁵ Durante estos años el país seguía resentido por la crisis económica internacional de 1929 y los albores de la segunda guerra mundial se hacían presentes en el ambiente político.

En: *Micrópolis (...)*. Óp. Cit., p. 41

⁵⁶ *Img.* 09

⁵⁷ Ver: Testimonio / creación: el binomio indivisible en: *Fotografía e historia (...)*. Óp. Cit., p. 42

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941

Es interesante que los aspectos negativos nunca anularan la visión poética, imaginada y turística del espacio, separando la experiencia de la imagen. Un año después de las fuertes críticas difundidas por *Zigzag*, la revista *En Viaje*⁵⁸ publica una amplia fotografía del espacio de San Francisco y la Pέργola titulada: “La pέργola de las floristas”⁵⁹. La fotografía captura tres de los principales hitos de la imagen santiaguina ligados física o visualmente a la avenida Alameda, proveyéndose de un contenido identitario muy eficiente para la atracción de turistas. La fotografía no precisaba de textos, ya que su icnografía era clara y sugerente. El autor capta hacia el oriente un plano general de este espacio desde la altura dentro de un enfoque artístico. En la fotografía, la torre de la iglesia, el cerro Santa Lucía y el cerro San Cristóbal definen estrictamente el marco de la imagen ubicados de forma armónica rodeando el espacio de la Pέργola, como si fuesen enumerados. Dentro de la imagen se evidencia la difícil organización del transporte en éste lugar. Se observan los vehículos estacionados al oriente de la Pέργola, un tranvía que gira por su borde hacia el poniente, una serie de vehículos más en diferentes direcciones y como la estrecha calzada norte de la Alameda es usada para estacionar.

Fue breve el tiempo que pasó, para que los nuevos sistemas de transportes motivaran la toma de acciones reglamentarias y



Img. 10. (C10)
Pέργola y San Francisco. *En Viaje*. n° 67, 1939

reestructuradoras, con tal de organizar el tránsito público⁶⁰. Desde fines de los 20' las principales medidas sugeridas eran la implantación de señalética basándose en las soluciones implementadas en ciudades consideradas modernas⁶¹. En este escenario, *Zigzag*⁶² informa en 1938 de la instalación del sistema de semáforo eléctrico en la esquina de San Antonio con la Alameda, a través de dos fotografías acompañadas de los siguientes pies de foto: “En la avenida Bernardo O'Higgins esquina de San Antonio se ha instalado un nuevo señalizador eléctrico, para dirigir el tránsito de

⁵⁸ Las características de esta publicación fueron comentadas en *Estación Central y Plaza Argentina*, Img. 06, p. 63

⁵⁹ Img. 10. Empresa de FF.CC. *En viaje*. n° 67, 1939

⁶⁰ Ver: Más allá del reglamento (...). En: *La experiencia del tránsito* (...). Óp. Cit., p. 138

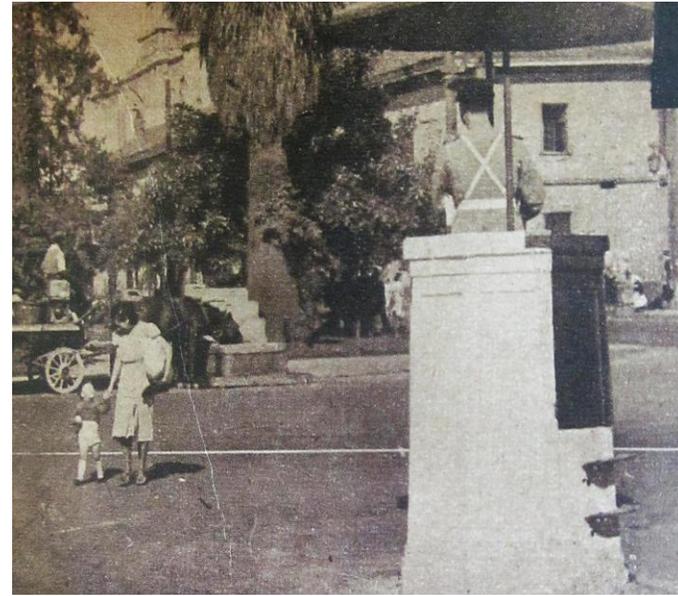
⁶¹ El problema del tránsito. *Zigzag*. n° 1379, 25-07-1931: Comenta la invención del semáforo manual accionado por los peatones, diseñado por H.A. Haugh y el trazado se señalan en el suelo en Filadelfia.

⁶² *Zigzag*. n° 1724, 08-04-1938

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941



Img. 11. (C11)
Semáforo. *Zigzag*. n° 1724, 1938



Img. 12. (C12)
Cruce vigilado. *Zigzag*. n° 1724, 1938

los vehículos”⁶³ y “Mediante el empleo de luces de colores, el carabinero, desde su cabina, dirige el tránsito para la calle San Antonio y Bernardo O’Higgins. Los conductores de vehículos ahora tienen que preocuparse del semáforo”⁶⁴. El fin de documentación que tenían las imágenes se abordó desde un enfoque positivo centrado en exponer el nuevo sistema y su uso de forma pedagógica. En la fotografía n° 10, el punto desde donde se sitúa el autor permite incluir en el marco fotográfico todos los elementos

constituyentes del sistema: el automóvil detenido, el semáforo colgante, la cabina de operación en el centro de la calzada y una parte de la iglesia como referencia del contenido. El automóvil y el semáforo como elementos principales están en primer plano. Este último se suma a red de cableado aéreo y señala el paso de los automóviles que giran por éste espacio para retornar al poniente o para continuar por San Antonio hacia el norte. La fotografía hace referencia a un proceso de mecanización en etapa

⁶³ Img. 11

⁶⁴ Img. 12

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941

intermedia, porque las maquinas aún dependen de la acción humana. La imagen n° 11, a diferencia de la anterior, se detiene en el uso del sistema por parte los peatones y tiene un gran contenido simbólico derivado de su iconografía. En primer plano es capturado un carabinero de espaldas en su caseta, de modo que el autor dirige la atención hacia las dos personas que cruzan la calzada desde el Parque Inglés. El carabinero, símbolo de la seguridad, custodia el cruce de personas vulnerables, una madre y su hijo. Ahora éstos pueden tomar una actitud despreocupada, como lo grafica la fotografía, sin el temor de ser atropellados⁶⁵.

Una prueba de las constates y crecientes presiones del tráfico sobre la avenida Alameda en este punto, es que ninguna de las iniciativas gestadas para mejorar la situación tuvieron efecto por mucho tiempo. Ni la primera remodelación, ni el traslado de la Columna de los Historiadores, ni la instalación del semáforo. Este hecho es un ejemplo de la rápida obsolescencia del medio material y de los artefactos que conlleva la modernización⁶⁶. En 1935, la creación del Parque inglés había sido desaprobada en un artículo publicado en *Zigzag*⁶⁷ por quienes, se decía, se oponían la modernidad, ya que conllevaba la erradicación de los árboles de la avenida convirtiéndola en un sitio eriazos⁶⁸. Sin embargo, pocos años después, es el Parque

Inglés el que se considera obsoleto, poco práctico, un estorbo al progreso⁶⁹. Ahora los temores de que este espacio resultara un sitio eriazos no serían exagerados.

A comienzos de 1941, *Zigzag* publica en su portada la apariencia del desaparecido Parque inglés mientras los trabajos de remodelación se encontraban en curso⁷⁰. En la misma portada se escribía: “El Parque Inglés, en la antigua Alameda de las Delicias o Bernardo O’Higgins, frente al hospital de San Juan de Dios, ha desaparecido con su prestigio de más de medio siglo. Fue la obra de un alcalde allá por 1890; pero el progreso de Santiago de Chile hacía necesaria su desaparición”. Dentro de este número, el artículo titulado: “El ímpetu del progreso capitalino ha barrido con una antigua plaza”⁷¹ comentaba que el Santiago moderno avanzaba hacia ese punto de la ciudad donde aún quedaba mucho de antiguo que poco a poco iría desapareciendo. El tránsito sufría allí una congestión insoportable. La fotografía de la portada⁷² es tomada pocas semanas antes de que se procediera a su transformación. El autor proyecta el espacio en picado, centrando el motivo fotográfico en el Parque de forma artística y entrega un aspecto favorable. Así, se entiende que su destrucción era un costo que debía asumirse por un bien mayor. En la imagen, el paso de los carros del

⁶⁵ El peligro fue relacionado constantemente al tránsito: (...) La Plaza Baquedano y sus alrededores, la Alameda frente a Carmen, a Lira, a av. Portugal, la Plazuela Andrés Bello y cien otros más en la ciudad, constituyen verdaderos desafíos a la muerte”. En: Tránsito y movilización urbanas. *Zigzag*, n° 1602, 06-12-1935

⁶⁶ Ver: *Todo lo sólido (...)*. Óp. Cit.

⁶⁷ Guerra al árbol. *Zigzag*, n° 1583, 26-07-1935.

⁶⁸ *Ibidem*

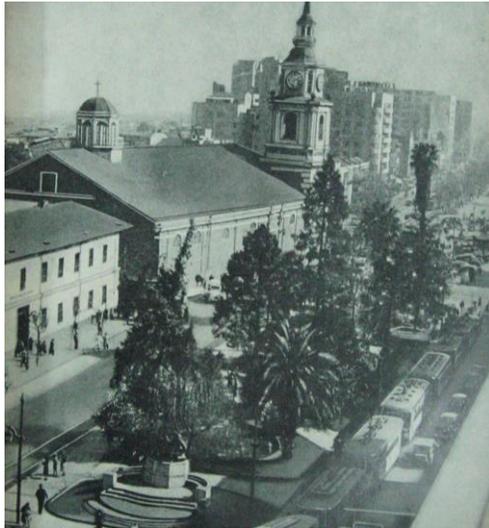
⁶⁹ Los efectos de destrucción de la modernidad de lo propio de la modernidad, son comentados por Berman a través del caso del Bronx: la modernidad del bulevar urbano fue sentenciada obsoleta por la modernidad de la autopista interestatal. En: Berman, M. *Todo lo sólido se desvanece en el aire, la experiencia de la modernidad*. Madrid: Siglo XXI, 1982, p. 309

⁷⁰ *Zigzag*, N° 1870, 23-01-1941

⁷¹ *Ibidem*.

⁷² *Img.* 13

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941



Img. 13. (C13)
Parque Ingles. *Zigzag*. n° 1870, 1941



Img. 14. (C14)
Instalación de rieles. *Zigzag*. n° 1880, 1941



Img. 15. (C15)
Vía despejada. *Zigzag*. n° 1905, 1941

tranvía y una serie de automóviles avanzando a su costado, evidencian la estrechez de la calzada. Un aspecto interesante, derivado de la capacidad que tienen las fotografías de mostrar cosas que no sabían que estaban mostrando, es la considerable presencia de edificación elevada en la calzada sur de la Alameda que permite conjeturar el fracaso de la protección visual de la iglesia planteada por K. Brunner⁷³. Pocos meses después, la revista publica una fotografía de las obras en curso tomada desde la calle Santa Rosa hacia el poniente acompañada del

siguiente comentario: “El considerable aumento que ha alcanzado el tránsito de vehículos en nuestra capital exige calles más anchas y avenidas que merezcan el nombre de tales. En el sitio donde hasta hace algunos meses se levantara la antigua plazuela San Francisco se han empezado a tender las nuevas líneas del servicio de tranvías que reemplazarán a las que se encuentran ubicadas a escasos metros de ambas calzadas⁷⁴. En la fotografía⁷⁵, el autor mezcla el enfoque situacional y artístico proyectando un plano general que destaca la perspectiva creada por las vías tranviarias.

⁷³ Reflexiones sobre Urbanismo. *Comuna y Hogar*. N° 56, mar-1935

⁷⁴ *Zigzag*. n° 1880, 04-04-1941

⁷⁵ Img. 14

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941

Lo importante es este plano suelo y la acción sobre él. Tienen jerarquía, en consecuencia, los actores de la escena personificados en los trabajadores y el enfoque artístico promueve, por su parte, que la situación sea percibida como algo positivo, belleza en la destrucción. Dentro de lo puede ser indagado a través de la fotografía, se encuentran las incomodidades que enfrentaban las personas desde las aceras, quienes, pese a la obvia complicación que enfrentaban, veían desestimado cualquier intento de queja posible. Porque fue muy bien difundido que estas obras significaban el progreso nacional.

En el ejemplar del 25 de noviembre del mismo año, *Zigzag* exhibe el resultado de la transformación en su portada bajo el título: “Santiago ensancha una de sus dobles vías”⁷⁶, utilizando la misma perspectiva del espacio que publicó la portada de enero. Lo que se ve ahora es la Alameda completamente despejada en éste punto: una visión mucho más cercana a la actual. El propósito de la fotografía es permitir a la población comparar las dos imágenes y formar un juicio que ya había sido bastante influenciado al respecto.

La revista desarrolló una amplia campaña para que este parque desapareciera con el argumento de contar con una vía más expedita para el tránsito moderno. En la imagen se observa la construcción de un pequeño bandejón para el descenso de pasajeros, la optimización del espacio es evidente. Persiste por unos años más en la perspectiva la Pérgola de San Francisco. Sin embargo, la eliminación del parque hizo percibir más claramente la pertinencia de su traslado, resultando finalmente en la desarticulación de este espacio del transporte.

⁷⁶ Img. 15. *Zigzag*, n° 1905, 25-09-1941

2.3 PLAZA BAQUEDANO

ANTECEDENTES

La Plaza Baquedano y la Estación de Ferrocarriles de Pirque (también conocida como Estación Providencia), en el fin de la Alameda de las Delicias y entrada del Camino de Cintura Oriente (actual Av. Vicuña Mackenna), constituyen un caso de transformación urbana compleja. La Plaza Baquedano, llamada en un principio Plaza Colón, era el sitio donde se ubicaban las válvulas distribuidoras de agua a la población y la Estación de ferrocarriles hacia Puente Alto proyectada por Emilio Jecquier y construida a inicios del siglo XX¹. La canalización del Mapocho entre 1888 y 1891 resultó, entre otras cosas, en la ampliación del espacio disponible para la Plaza, que se transformó en punto de conexión con el sector oriente mediante la circulación de tranvías de sangre y a partir de 1900, de tranvías eléctricos que bajaban hacia la Estación Central². A comienzos del siglo partía también desde éste lugar el Parque Forestal, siendo la Plaza un punto de encuentro entre éste y el Parque de los Tajamares hacia el oriente³. En el cruce de Av. Vicuña Mackenna con la Alameda se situó a partir de 1910 el monumento de la Colonia Italiana que le dio un nuevo nombre. El edificio de Renta y Comercio, en la esquina sur-poniente con Alameda y el cerro San Cristóbal eran, en ese entonces, los elementos reconocibles en el

amplio espacio, a los cuales se sumaba la figura de la Virgen en la cumbre del cerro. La nueva canalización en 1927, al oriente del Mapocho, posibilitó la creación del Parque Providencia o Parque Japonés⁴, que se sumó a éstos elementos distintivos del espacio urbano y que, además, contribuyó a complejizar el cruce de vías en la Plaza.

Su transformación definitiva fue concebida en 1923 por el ingeniero Luis Ruíz Fernández⁵ solicitándose en 1927 un concurso público, del cual fue aprobado el proyecto de Alberto Veliz y Carlos Swinburn, iniciando las obras en 1928 y finalizándolas en 1930. Momento en el cual adquiere el nombre de Plaza Baquedano con la instalación de la estatua ecuestre en el centro de la rotonda. La transformación tuvo como objeto, además, de mejorar la espacialidad y la circulación en este punto, abrir la ciudad que presionaba su expansión a partir de 1920 hacia comunas como Providencia, Ñuñoa, Las Condes y Vitacura. La Plaza Baquedano y la Estación Pirque pasaron de constituir un espacio limítrofe de la ciudad, a constituir una articulación de los desplazamientos fuera de ella. Mientras la transformación de la Plaza se encontraba en curso seguían surgiendo proyectos destinados a mejorar el tránsito en la prometedor zona oriente.

¹ *Imagen ambiental (...)*. Óp. Cit., p. 123

² *Micrópolis (...)*. Óp. Cit., p. 22

³ La construcción de los Tajamares y la consolidación de la Alameda como paseo y avenida, contribuyeron a la que la Plaza dejara de ser el límite urbano que había sido por más de trescientos años. En: *Ibíd.*

⁴ En el arranque oriente del Parque Japonés participa el arqto. Muñoz Maluschka, en colaboración con el paisajista Oscar Prager, siguiendo las ideas de K. Brunner. *Reencuentro (...)*. Óp. Cit., p. 31

⁵ La pavimentación de Santiago. 1929. *Zigzag*. N° 1250. [s. n.]

El proyecto de la Oficina de Urbanismo de la Dirección de Obras Públicas, consistente en abrir una Diagonal de seis kilómetros de largo y treinta metros de ancho⁶ promovido por Karl Brunner, inició su construcción en la comuna de Ñuñoa sin llegar finalmente a concretarse la sección que atravesaría Providencia para empalmar con la Plaza Baquedano. Su sola proyección, no obstante, favoreció cambios importantes en éste límite comunal⁷ como la supresión de la Estación Pirque aprobada en 1937 y la creación en el lugar de su vía del Parque Bustamante, el que empalmaría con la Diagonal en el espacio que ocupaba en ese momento la Estación Ferroviaria.

Un año después, la construcción de los edificios Turri según proyecto de Guillermo Schneider en el costado sur de la Plaza Baquedano, cuya remodelación había sido apenas concluida⁸, consolidó su fisionomía definitiva y reforzó su potencial de hito dentro de la ciudad.

La altura de las edificaciones no era cuestionada en éste amplio espacio como lo era en las calles centrales, siendo asociados favorablemente a la Plaza como símbolo de modernidad⁹. “Un ejemplo de lo que es un espacio libre con perspectivas (...) la única que merece el calificativo de Plaza. Con sus verdes prados, el deslizamiento silencioso de sus lujosos automóviles, las perspectivas de sus grandes avenidas y su tela de fondo incomparable de la cordillera, es el panorama más bello de Santiago”¹⁰. Su reconocido papel en la ciudad, se reforzaba en 1930, con las ideas de construcción de un

Metropolitano. Según sugerencias de Karl Brunner, en la Plaza debería haber una Estación Terminal que se bifurcara hacia la Av. Providencia y la Diagonal Oriente en proyecto¹¹.

La contraparte del escenario de modernidad fueron, paralelamente, los problemas derivados del aumento del tráfico en conjunto con el diseño del espacio. Este llegó a ser considerado como el lugar más peligroso en cuanto a circulación, especialmente para los peatones: “la Plaza Baquedano representa estadísticamente el mayor peligro en Chile. Es más intrincada que un laberinto de Feria de Atracciones y su travesía requiere de Cicerone”¹², llegando incluso a proponer su destrucción.

Mientras tanto, acercándose el Cuarto Centenario, deseados proyectos como la creación de la nueva Avenida General Bustamante seguían en espera¹³ y nuevos edificios se sumaban al panorama visual con la construcción de la Escuela de Leyes de la Universidad de Chile, al otro lado del puente Pío IX en 1938.

⁶ Conferencia por Karl Brunner. *Boletín (...)*. Óp. Cit., p. 263

⁷ *Imagen ambiental (...)*. Óp. Cit., p. 185

⁸ *Ibíd.*, p. 123

⁹ El potencial de esta imagen se permeó al imaginario de la ciudad: “Moderna edificación proporciona categoría Modernista a ciertos barrios santiaguinos”, comentaba una fotografía de éste espacio con propósitos de difusión turística. En: Santiago, Santiago, corazón y arteria de Chile. *Zigzag*, n° 1687, 22-07-1937. (Foto Isaías para Turismo)

¹⁰ Faltan espacios libres en Santiago. 1929. *Boletín (...)*. Óp. Cit., N° 4

¹¹ Los Problemas de Urbanismo. *Arquitectura y Arte Decorativo*, n° 11, Jul-1930

¹² En: *ARQuitectura*, N° 1, Ago. 1935, p. 26

¹³ La nueva Avenida General Bustamante es todavía un sueño. *Zigzag*, N° 1668, 12-02-1937.

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1925-1930



Img. 01. (D01)
Plaza Italia. *Archivo MOP*, c. 1910

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1925-1930

La estructura de la Plaza Baquedano, permaneció inalterada por casi veinte años, desde las modificaciones que se realizaron en 1910, con motivo de la celebración del 1° Centenario de la Independencia del país¹⁴. Quizá haya sido por este estado de atraso que durante la década del 20' la imagen de esta parte de la ciudad y remate de la Av. Alameda, no haya sido publicada por el foto-periodismo, sino hasta que comenzaron sus trabajos de remodelación en 1928. La imagen que se expone¹⁵, proveniente del Archivo Fotográfico de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras públicas, captura el aspecto de la Plaza bajo la óptica que caracteriza generalmente a las fotografías contenidas en los archivos oficiales¹⁶. El fotógrafo, proyecta la plataforma cuadrangular de la Plaza desde un cercano ángulo contrapicado que jerarquiza la presencia del monumento, restando visión del espacio circundante. El resultado, es que se puede reparar poco en el aspecto inconcluso, poco edificado y desestructurado de la ciudad en este punto¹⁷. La fotografía está concertada, de manera tal, que los principales elementos presentes, como el poste de la luminaria eléctrica en primer plano, el cableado que limita espacio aéreo y el monumento en su pedestal, componen una figura total equilibrada. Si bien la fotografía es estática, la presencia de la mujer sentada en la plataforma de la Plaza en actitud apacible, refleja una acción en curso. Así, la imagen discurre entre

una mayoritaria estética postal y un atisbo de dinamismo situacional. La intención de la fotografía puede haber sido documentar este aspecto urbano desde el punto de vista más favorable posible, si se considera que durante las tres primeras décadas del siglo XX, la ciudad en este borde no sobresalía por sus cualidades estéticas en la opinión pública. En la imagen, a la plataforma cuadrangular de aproximadamente cincuenta centímetros de altura se accede por tres escalones desde la acera peatonal que rodea la plataforma. Se observan postes del cableado de tranvías distribuidos en el espacio sumamente abierto. Dentro del marco fotográfico, la pavimentación de adoquines no muestra deterioro¹⁸. El contenido situacional de la imagen sugiere este sitio como un lugar de espera y de encuentro, pese a la inexistencia de infraestructura especialmente destinada a ello.

Los trabajos de remodelación de la Plaza Italia convocaron, también, mejoras en la red de vías adyacentes, dentro de las cuales fueron priorizadas la Av. Alameda y la Av. Vicuña Mackenna por la importancia de los flujos que conducían¹⁹. Durante 1928, las imágenes constatan trabajos de pavimentación en los puntos de encuentro de ambas vías con la Plaza²⁰. Así, mientras la remodelación principal se encontraba en curso, *Zigzag* publica

¹⁴ *Imagen ambiental (...)*. Óp. Cit., p. 123

¹⁵ Img. 01

¹⁶ Las intenciones de documentación histórica y difusión turística han sido comentadas anteriormente dentro del análisis de otras fotografías provenientes de éste mismo archivo. Ver en éste trabajo: Análisis de Imágenes Estación Central y Plaza Argentina, Imagen n° 05, p. 63

¹⁷ En 1920, la Plaza seguía significando un cambio formal y espacial entre dos sectores de la capital, a los que servía de nexo. Ver: *Imagen ambiental (...)*. Óp. Cit., p. 123

¹⁸ Es probable que se haya fotografiado la parte mejor conservada, sobre todo si se considera que la situación de la pavimentación no fue hasta mediados de la década del 20, abordada de manera sistemática y efectiva. Ver: *La experiencia del tránsito (...)*. Óp. Cit., p. 159

¹⁹ “Bajo el criterio de conformar una red de calles y avenidas tendientes a facilitar la expedita comunicación entre aquellos puntos de mayor atracción dentro del radio urbano, la pavimentación cambió la fisonomía de una serie de importantes vías de ingreso a la comuna”. *Modernización autoritaria (...)*. Óp. Cit., p. 102

²⁰ Alameda desde Plaza Italia al Poniente. *Luces de Modernidad (...)*. Óp. Cit., p. 34.

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1925-1930



Img. 02. (D02)
Pavimentación en V. Mackenna. *Zigzag*. n° 1250, 1929

un artículo²¹ dedicado a exponer, orgullosamente, los adelantos que se estaban materializando, tanto en construcción, ensanches y apertura de calles como en pavimentación²². La fotografía²³, con una calidad deficiente muestra el estado de las obras de pavimentación de la Av. Vicuña Mackenna²⁴. A través de un plano general o de paisaje, el fotógrafo proyecta el espacio desde el puente Pio IX hacia el sur. El ángulo medio-frontal que utiliza, expone desde el punto de vista del habitante el mejoramiento de la

perspectiva que se había logrado recientemente en ésta calle²⁵. En la fotografía, los trabajos de pavimentación reflejan una imagen urbana percibida a través de una visión positiva que tiene su correlato en el texto escrito. Este aspecto se subraya mediante los elementos que captura el fotógrafo en la izquierda de la imagen: las viejas construcciones al sur de la Plaza estaban, afortunadamente, destinadas a desaparecer. Dentro del contenido físico de la imagen destaca, también, la nueva luminaria y la

²¹ La pavimentación de Santiago. *Zigzag*. n° 1250, 02-02-1929.

²² En 1928 se dicta la ley n° 4180 mediante la cual se crea la dirección de pavimentación de Santiago, organismo que estaría a cargo de poner en marcha el Plan General de Pavimentación a implementarse en un plazo de cinco años. *La Experiencia del tránsito (...)*. Óp. Cit., p. 162

²³ Img. 02

²⁴ Este hecho es atribuido según los planteamientos de Rinke, a que publicaciones como *Zigzag* priorizaron la difusión. Ver: *Cultura de masas (...)*. Óp. Cit., p. 41

²⁵ La modificación consistió solamente en mover un refugio peatonal que se encontraba en mitad de la calle. En: *La pavimentación de Santiago (...)*. Óp. Cit.

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1925-1930

remoción del Monumento italiano. El edificio de Renta y Comercio hacia el Nor-oriente persiste dentro de este ambiente de grandes cambios. Es una apreciación de varios autores, respecto a este punto, que la “modernización” encierra una contradicción conceptual: para crear se debe necesariamente destruir, muchas veces, lo que fue moderno pocos años atrás²⁶.

A partir de 1930, el caso de la Plaza, ahora llamada Baquedano, es un buen ejemplo de como el hacha de la modernidad²⁷ despeja el camino para erigir nuevos emblemas de progreso nacional bajo las ideas del urbanismo moderno que comenzaban a materializarse²⁸. La remoción de pavimentos, las maquinarias, los trabajadores y los ruidos que caracterizaron el espacio durante los dos años previos, dieron paso a la imagen que captura el resultado de las transformaciones a inicios de los 30'. La fotografía que se expone²⁹, pertenece al Archivo del Ministerio de Obras Públicas. Ya se ha comentado el interés general con el cual retrataban la infraestructura urbana las instituciones del Estado y en éste caso, varios puntos se han tomado en consideración. El fotógrafo, proyecta la Plaza desde un plano muy cercano y ligeramente contrapicado, a través del cual, retrata el

Monumento a Baquedano y su pedestal. La elección del marco fotográfico hace énfasis en el rol simbólico del lugar, en primer término, al excluir de la imagen el aspecto funcional de la Plaza como organizador del tránsito y en segundo lugar, al incluir la figura del principal hito natural de Santiago, el cerro San Cristóbal y la virgen. Si se reflexiona en las ausencias de la imagen, el no haber fotografiado la cara principal de la Plaza hacia el oriente, permite obviar la existencia de un espacio poco edificado, según las aspiraciones de los años 30'. El resultado es una fotografía de composición estética estructurada en base a dos planos, cada uno de ellos, poseedor un fuerte contenido representativo³⁰.

Puntualmente, si se repara en la plaza circular, se observa que su diseño permite la aproximación de transeúntes al monumento, situación que difícilmente se llevaría a la práctica, atendiendo a las circunstancias del intenso tráfico que se vería venir. Hacia el nor-oriente de la plaza, en un plano intermedio, las edificaciones parecieran ser pasadas por alto en la fotografía: en éste punto no existían a la fecha exponentes considerados dignos de ser fotografiados por su modernidad³¹.

²⁶ Este tema es tratado en *Todo lo sólido (...)*. Óp. Cit., p. 94

²⁷ Frase extraída del artículo: Quisicosas de la Alameda. *Zigzag*. N° 1062, 27-06-1925

²⁸ En una conferencia dictada pro K. Brunner, en 1929, se proponía la ubicación de un monumento de mayor volumen en la Plaza y la construcción de edificios importantes en sus ejes o cerrando perspectivas. Ver: Seminario de urbanismo. *Comuna y Hogar*. N° 18, dic-1930., p. 263

²⁹ Img. 03

³⁰ Dentro de los pensamientos de la modernidad es muy importante el símbolo, el imaginario sobre algo en particular, real o no, a fin de ser transmitido o comunicado, gracias a la facilidad de traspaso de información que caracterizó progresivamente la época. Ver: *Cultura de masas (...)*. Óp. Cit. P. 45

³¹ Esta es a opinión más generalizada de la época y motivo por el cual, se desarrollaron diversas iniciativas para dotar a la ciudad de un aspecto moderno para el IV Centenario. Acuerdo de la Comisión del Cuarto Centenario de Santiago. *Boletín (...)*. Óp. Cit. N° 59, jun-35.

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1925-1930



Img. 03. (D03)
Cerro y Monumento. *Archivo MOP*, c. 1930

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941

Sin embargo, con la construcción de los edificios Turri finalizada en 1931, el flanco norte de la Plaza terminó por consolidar su imagen representativa. Las discusiones que se habían entablado en los seminarios de urbanismo tuvieron incidencia en el futuro panorama de la Plaza, para la cual, se planteaba una altura en correspondencia con el ancho de la vía y magnitud de su espacio libre³². La construcción de estos grandes bloques en *pendant* con el cerro San Cristóbal³³ reestablecía el equilibrio formal del espacio. La fotografía, en respuesta, podía captar ahora orgullosamente este espacio en diversas direcciones. De esta forma, con los edificios casi finalizados, *Zigzag* publica una nota gráfica titulada: “La Plaza Italia y sus Contornos”³⁴. Si bien, en el caso de la arquitectura, *Zigzag* se caracterizó por publicar obras de muy distintas índole, desde arquitectura tradicional hasta obras contemporáneas, lo destacable es que sobre estas últimas la revista fue una plataforma para la discusión cultural³⁵. En la nota se exhiben dos fotografías de la Plaza Baquedano acompañadas del siguiente pie: “Vista general de la Plaza Italia, la más amplia de la capital y punto en que termina la Alameda de las Delicias”. Sin textos, pero a plana completa, se resalta el poder de las dos imágenes que entregan aspectos diferentes de las transformaciones que tuvieron lugar en éste espacio. En la primera de ellas³⁶ el fotógrafo retrata un plano general de la parte sur de la Plaza, sin

énfasis aparente en elementos particulares. Sin embargo, la forma en que captura la edificación, como desbordándose del marco fotográfico, tensiona la fotografía hacia éste punto y le da fuerza a la percepción de la altitud que superó considerablemente la que había definido el edificio de Rentas, como se observa también en la fotografía³⁷. Del mismo, el que aparezca solo una parte de la Plaza resalta sus grandes dimensiones. La elección del ángulo picado consigue una sensación de vértigo en el observador y lo sobrepone al transeúnte. En este sentido, la fotografía difundida de las obras de la modernidad reforzó lo que para el caso de Nueva York durante el siglo XX fue su desarrollo como “acción y comunicación simbólica”. Las transformaciones no fueron concebidas solamente para satisfacer necesidades prácticas inmediatas, “sino para demostrar al mundo entero lo que pueden construir los hombres modernos y como puede ser imaginada y vivida la vida moderna”³⁸. En el contenido físico de la primera fotografía, se observa que el monumento de la Colonia Italiana fue desplazado a una posición lateral. La arborización perimetral de la Plaza ayuda a constituir sus límites permeables en el plano vertical y refuerzan su interioridad. Se dispone infraestructura para la permanencia de transeúntes en las zonas irradiadas desde la rotonda. La circulación de los transportes se ordena de forma que los tranvías circulaban por fuera y los automóviles por

³² *Seminario de urbanismo (...)*. Óp. Cit., p. 263

³³ La edificación de altura debía guardar simetría con el conjunto. La altura de los edificios, de “El Diario Ilustrado”. *Arquitectura y Arte Decorativo*, n° 11, Jul-1930, p. 510

³⁴ La Plaza Italia y sus Contornos. *Zigzag*, N° 1370, 23-05-1931

³⁵ *El discurso de la Arquitectura Moderna (...)*. Óp. Cit., p. 112

³⁶ *Img. 04*

³⁷ Los Planteamientos del urbanismo moderno en las ideas de K. Brunner planteaban el rascacielos símbolo de la ciudad actual. En: *La construcción de la ciudad (...)*. Óp. Cit., p. 14

³⁸ En: *Todo lo sólido (...)*. Óp. Cit., p. 310

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941



Img. 04. (D04)
Zona norte, Plaza Baquedano. *Zigzag*. n° 1370, 1931



Img. 05. (D05)
Zona central, Plaza Baquedano. *Zigzag*. n° 1370, 1931

dentro de la plaza. La segunda fotografía³⁹ se centra en la parte central-norte de la Plaza y en el espacio de la vialidad. El fotógrafo, captura la fisonomía del espacio de la circulación, evidenciando que la contradicción que existía en la antigua plaza cuadrangular entre la estructura del suelo y su uso por parte del transporte es superada por nuevo diseño⁴⁰. En la fotografía, se aprecia el buen estado de la pavimentación, los bandejones divisores de la calzada con césped, postes de iluminación matemáticamente distribuidos, árboles en estado de crecimiento marcando la geometría de

las áreas trazadas y un profuso cableado aéreo en toda la superficie de la Plaza. En esta perspectiva, dirección nor-poniente, sólo los arboles contribuyen en alguna medida a contener la espacialidad en ausencia de edificación y destaca la conexión de la Plaza con el Parque Bustamante. Dos automóviles y un autobús hacen uso de las calzadas dando dinamismo a la imagen.

³⁹ Img. 05

⁴⁰ Antes de la remodelación, las líneas del tranvía que llevan a este punto y retornaban por la Alameda dibujaban una circunferencia de radio bastante mayor a las dimensiones de la plataforma. Esta situación puede observarse en la Imagen n° 1 de Plaza Baquedano, p. 87

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941

Pocos meses después, el resultado de la erradicación de las viejas construcciones al sur de la Plaza Italia son los Edificios Turri concluidos en 1931, capturados en una fotografía perteneciente al Archivo Fotográfico Chilectra⁴¹. Las fotografías procedentes de la Compañía de Electricidad⁴² se caracterizaron por rescatar procesos relacionados con la imagen, el transporte y la electrificación urbanas, desde una perspectiva documental-situacional más que artística⁴³. Dentro del cuerpo de fotografías recabadas de la Plaza, en muy pocas aparecen los elementos de movilidad con la fuerte presencia tenían en el espacio según los artículos difundidos durante los 20 y los 30. La ausencia de ellos en las fotografías se debe a que el propósito de los autores fue, en muchos casos, mostrar otros aspectos del espacio, como su estética, a través de la limpieza de las imágenes postales. Sin duda aquella intención aleja las representaciones fotográficas de las experiencias reales. En el caso de la imagen que se presenta sucede lo contrario, el fotógrafo proyecta las nuevas edificaciones a través de la visión del habitante, como en la mayoría de las imágenes que contiene el archivo Chilectra. El ángulo lateral escogido por el autor, cuando el gran número

de imágenes de función representativa de estos edificios utilizaban el ángulo central, confirma la idea de retratar el espacio desde donde lo apreciaría cualquier transeúnte que se aproximara a él por la Av. Alameda⁴⁴. Aún pueden apreciarse en la fotografía los andamiajes, de modo que la idea no parece ser mostrar el espacio idealizado, si no, su apariencia real⁴⁵. Sin embargo, pese a este “efecto-realidad”⁴⁶, se infiere que el autor pretende resaltar la imagen de los edificios en contraste con la Estación de Ferrocarriles Pirque que ve anulado su protagonismo tras la complejidad severa de los volúmenes⁴⁷. La Estación, aparece en el borde derecho de la fotografía, casi escapando del marco fotográfico. Dentro del contenido de la fotografía, es interesante notar la altura original de los seis volúmenes. Solo los dos cuerpos centrales poseían siete pisos más terraza. Numerosos automóviles estacionados, por otra parte, delimitan las líneas tranviarias y un tranvía detenido interactúa con los pasajeros. La presencia de un farol eléctrico en el borde derecho de la fotografía, se suma a los elementos que suelen ser capturados por la Compañía.

⁴¹ Img. 06

⁴² En el periodo de estudio, llamada Compañía Chilena de Electricidad (hoy Chilectra S.A.), empresa creada en septiembre de 1921 y que estuvo conformada por la fusión de las antiguas "Chilian Electric Tramway and Light Co." (1899) y la "Compañía Nacional de Fuerza Eléctrica" (1919). En: *Luces de modernidad (...)*. Óp. Cit., p. 9

⁴³ “la visión de Santiago que emana de este material, proporciona testimonios de una ciudad que se encontraba en pleno proceso de transformación, ya que aquel tiempo se caracterizó por la abundancia de obras y trabajos emprendidos por el sector público y privado”. *Ibíd.*, p. 8

⁴⁴ Si se considera la distribución de la población durante los años 30 y la estructura de la ciudad. Puede suponerse que esa forma de acceder a la Plaza, era la más generalizada. Ver: *Santiago de Chile (...)*. Óp. Cit., p. 13

⁴⁵ Al momento de analizar fotografías, Burke plantea que no puede olvidarse la posibilidad de idealización. En: *Visto y no Visto (...)*. Óp. Cit., p. 146

⁴⁶ *Ibíd.*, p. 26

⁴⁷ En la ciudad del manual de urbanismo de K. Brunner, como edificación alta, destaca el conjunto de bloques con construcciones que configuran formas homogéneas, definiendo claramente el espacio urbano de la ciudad. en: *La construcción de la ciudad (...)*. Óp. Cit., p. 16

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941



Img. 06. (D06)
Edificios Turri. *Archivo Chilectra*, 1931

Un año más tarde, el *Boletín Municipal de la Republica*, publica una fotografía aérea del espacio central de la plaza, titulada “La nueva Plaza Italia”⁴⁸. La transformación de este espacio era un motivo imprescindible de exaltar dentro del afán de la publicación por destacar las obras de progreso comunal, puesto que los beneficios de su modernización afectaban a las principales Municipalidades de la ciudad, Santiago y Providencia⁴⁹. Lo interesante de la fotografía publicada, es que el autor proyecta la imagen con un giro respecto a la línea del horizonte, de este modo hace partícipe de la fotografía al medio técnico desde el cual fue registrado el espacio (probablemente una avioneta)⁵⁰. El giro del plano de captura y el ángulo picado, exaltan en la imagen la idea de supremacía del observador en movimiento. La Velocidad y la circulación, se asociaron a la Plaza Baquedano en las publicaciones periódica con mayor fuerza a partir de su transformación⁵¹. Sigue siendo curiosa la ausencia de medios de transporte en la fotografía, pero, sin embargo, mientras más limpia era la imagen más podía destacarse el espacio como creación⁵². En la fotografía, el autor no centra el principal monumento al General Baquedano, sino que, genera un plano de paisaje inclusivo. Esto hace que los elementos presentes disputen su posición jerárquica dentro de la composición, destacando en el plano vertical de la Plaza los dos monumentos y en el plano horizontal, el diseño de calzadas y jardines con un poder protagónico en la imagen. La marcada geometría de

⁴⁸ Img. 07

⁴⁹ En 1931, *Zigzag* comentaba que la comuna de Santiago que había logrado cimentar mejor el progreso, era Providencia. “todo lo mejor de Santiago, en cuanto a servicios, está en Providencia”. Providencia. *Zigzag*, n° 1357, 21-02-1931

⁵⁰ A partir de la década del 20' las fotografías tomadas desde aviones o avionetas aparecen sistemáticamente en las publicaciones periódicas, especialmente días después de la celebración de fiestas patrias. Ver: Santiago desde un avión. *Zigzag*, n° 972, 06-10-1923

⁵¹ “Plaza Baquedano, centro de gran movimiento”. Ver: Los Puentes del Mapocho. *Zigzag*, n° 1344, 22-11-1930

⁵² En la fotografía, el binomio indivisible es el testimonio-creación planeado por Kossoy. Ver: *Fotografía e Historia (...)*. Óp. Cit., p. 41

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941

Img. 07. (D07)
Plaza Baquedano. *Boletín (...)*. n° 25, 1932



la Plaza tensiona fuertemente la fotografía. Por otra parte, si bien las personas que aparecen no son decisivas en la captura, ayudan a entender la escala monumental del espacio y a otorgarle un sentido de realidad, que expresa dualidad con la artificialidad de las formas diseñadas. Dentro el contenido de la imagen, destaca el embaldosado poligonal de las aceras que brinda escala de usuario al gran espacio y pareciera ser una metáfora a la intrincada red de cables que se desarrolla en la mediana altura⁵³. En el plano posterior, en el encuentro de Av. de las Delicias con calle Merced, se

distingue una edificación de dos niveles de altura pronta a ser reemplazada. Más al norte, el Parque forestal completa ésta perspectiva cerrando el espacio y constituyéndose como una vía más, que concurre a la Plaza.

Dos años más tarde, las publicaciones periódicas seguían encargadas de afianzar en el imaginario colectivo la imagen de la Plaza como fin de la av. Alameda e inicio de la av. Providencia. En 1934, *Zigzag* bajo el característico tono lúdico del magazine, publica una nota gráfica titulada:

⁵³ El limpiar las perspectivas de inmensos postes que estorban al tráfico y de cableado aéreo fue una preocupación constante durante el periodo de estudio. En 1926, *Zigzag* pública "Santiago, la ciudad incómoda", donde entre otros temas se hace referencia a este punto. *Zigzag*. n° 1111, 05-06-1926

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941



Img. 08. (D08)
Plaza Baquedano. *Boletín (...)*, n° 25, 1932

“Santiago hacia el oriente”⁵⁴. Entre diversas fotografías que mostraban los inmejorables aspectos de la ciudad, se expone una imagen aérea de la Plaza Baquedano, esta vez vista hacia el oriente, reforzando el interés creciente que estaba recayendo sobre esa zona de la ciudad⁵⁵. Acompañada del siguiente pie: “Desde la altura, al observador se le figura la Plaza Baquedano como una ruleta monumental”⁵⁶, la fotografía cumple el propósito de exaltar la magnificencia geométrica de la Plaza y el aspecto inicial del sector Oriente. Desde mayor altura que la anterior fotografía, el autor proyecta un plano general del espacio desde un ángulo casi cenital, cuyo resultado es una percepción vertiginosa exaltada. El centro de la composición fotográfica, es también el centro del motivo retratado: el monumento al General Baquedano. Esta coincidencia focal, resalta la geometría irradiada desde el centro de la Plaza y permite articular la información visual con el pie de texto que asemeja de forma fantasiosa la Plaza a una Ruleta⁵⁷. Dentro del marco fotográfico, el autor incluye la zona sur de la Plaza con los edificios Turri, no así la zona al norte del río Mapocho, por entonces devaluada en la opinión pública⁵⁸. Aparece también el inicio de la av. Providencia hasta el punto en donde se encuentran sus mejores edificaciones y el Parque Japonés, recién concluido en su primer tramo⁵⁹. Si se evoca la

⁵⁴ Imágenes aéreas. *Zigzag*. N° 1509, 1934

⁵⁵ Ver: *Imagen ambiental (...)*. Óp. Cit., p. 123

⁵⁶ Img. 08

⁵⁷ “La abstracta pureza horizontal y una claridad luminosa que solo la cultura puede crear”, atribuida al Parque estatal de Jones Beach en Long Island, abierto en 1929 en Nueva York, en el que destaca como paisaje la claridad de su espacio y formas, es un aspecto que permite entender la inclinación a identificar las formas racionales con el desarrollo cultural. En: *Todo lo sólido (...)*. Óp. Cit., p. 313

⁵⁸ Sobre la relación entre los barrios peri-centrales y el progreso urbano, Rinke plantea que “los rascacielos modernos se encumbraron por sobre, pero también, a la vista de y en contacto con aquellos barrios pobres”. *Cultura de masas (...)*. Óp. Cit., p. 157

⁵⁹ Durante 1932 se construye el primer tramo del Parque, conocido como la “Avenida de los Cerezos del Japón”. En: El Santiago del porvenir. *Comuna y Hogar*. N° 19, ene-31. Durante 1935, se encuentra en construcción la prolongación de este parque hacia Providencia. Según palabras de Brunner, éste sería el más hermoso de América y muchos quienes lo ven desde el tranvía como manchones de maleza, no entienden que es un futuro bosque de pura cepa criolla. El Parque Providencia. *Boletín (...)*. Óp. Cit., N° 59, jun-35, p. 37

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941

desolada apariencia de estos terrenos una década atrás, nadie podría oponerse a la modernización sin ser considerado, por entonces, opositor al progreso⁶⁰. Por su parte, en el área verde sur oriente de la Plaza, frente a la Estación Pirque, se dispuso el monumento italiano. Ciertamente, la Estación resultó retraída con respecto a los nuevos hitos construidos. Entre el área verde mencionada y la Estación, se forma un pequeño sub-espacio como Plaza de tránsito⁶¹. La fotografía también permite constatar el encuentro de seis avenidas principales en la Plaza, con seis accesos vehiculares hacia su interior, dos con doble sentido de circulación (Alameda y Providencia), calzada exterior para el tránsito de tranvías, seis áreas verdes que forman la geometría irradiada de la Plaza desde la circunferencia central con acceso peatonal al monumento. Es lógico pensar que esta intrincada red de vías haya producido problemas de tránsito.

En ese contexto, en 1935 *Zigzag* condensa los juicios negativos sobre el tráfico en la Plaza en un artículo titulado: “No sea peatón”⁶². La crítica del artículo se centra en la contradicción que significaba el hecho de contar con la presencia de importantes urbanistas en el país⁶³ y que existiera una situación como la que se desarrollaba en la Plaza Baquedano producto de su innumerable cruce de vías. Si bien, se había percibido en las fotografías

anteriores que el tráfico se ausentaba extrañamente de las representaciones, dentro de las imágenes que contiene este artículo, tres fotografías revelan a través de un elocuente contenido la situación de los transportes, acompañadas de las siguientes frases: “Los tranvías en la Plaza Baquedano, parecen monstruos que se precipitan sobre los transeúntes”⁶⁴, “Autos, tranvías, carretelas. Son 34 bifurcaciones que ofrece éste sitio y cada una de las cuales basta para liquidar a un cristiano”⁶⁵ y “La Plaza de los Estrellones en Santiago”⁶⁶.

El fotógrafo, con el propósito de capturar la complejidad de la circulación, proyecta las imágenes en picado desde la edificación adyacente (Edificio de Rentas en av. Alameda esquina av. Vicuña Mackenna).

En la composición de las imágenes, el autor no define elementos principales y crea un marco fotográfico bastante acotado, centrando el motivo en la calzada. Este acercamiento dificulta la identificación exacta del lugar capturado, incertidumbre que contribuye a la inseguridad que causan los vehículos circulando en diversas direcciones. Como no podemos ubicar exactamente la fotografía dentro del espacio real no se sabe hacia dónde se dirigen. Esta situación se ilustra con más fuerza en la imagen n° 11, donde todas las consideraciones mencionadas son exaltadas.

Durante el mismo año, la revista *ARQuitectura* comentaba: “Turista: si

⁶⁰ R. Moses, consideraba para el caso de Nueva York, que oponerse a sus transformaciones era oponerse a la historia, al progreso y a la modernidad, según Harold Rosenberg, esto podía llamarse “la tradición de lo nuevo”. En: *Todo lo sólido (...)*. Óp. Cit., p. 309

⁶¹ Esta parte del espacio, era un aspecto que estaba pendiente de solucionarse con la construcción del Parque Bustamante. La nueva Avenida General Bustamante es todavía un sueño. *Zigzag*. n° 1668, 12-02-1937

⁶² *Zigzag*. n° 1595, 18-10-1935

⁶³ Haciendo referencia a la presencia de Lambert y Brunner.

⁶⁴ Img. 09

⁶⁵ Img. 10

⁶⁶ Img. 11

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941



Img. 09. (D09)
Múltiples transportes en el cruce.
Zigzag, n° 1595, 1935



Img. 10. (D10)
Carabineros dirigiendo el tránsito
Zigzag, n° 1595, 1935

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941



Img. 11. (D11)
Flujo de tranvías.
Zigzag, n° 1595, 1935

quiere conservar la vida, la travesía de la Plaza Baquedano hágala siempre en tranvía o en autobús. No queremos decir que el tranvía y el autobús le garanticen seguridad. Sin embargo, nunca y por ningún motivo cruce a pie⁶⁷. En estas críticas, sin embargo, puede entreverse una apreciación poética sobre la complejidad. Los problemas de tránsito eran propios de las ciudades modernas y Santiago quería ser moderno⁶⁸. Sigfried Gidion en *Space, time and architecture* plantea que solo el movimiento puede revelar los espacios de la circulación, siguiendo un flujo permanente según las reglas del tráfico. La sensación de espacio-tiempo de nuestra época raras veces se puede sentir con tanta precisión como cuando se conduce⁶⁹. En la imagen n° 9, a través de la cual se identificó la posición del fotógrafo, destaca el intrincado cruce de líneas del tranvía, al que se agrega el desplazamiento de automóviles, bicicletas, el cruce desorganizado de peatones y el deterioro de la pavimentación. Se suma a los elementos mencionados la disposición de policía del tránsito sobre pequeñas plataformas en la imagen n° 10 y se hace evidente que las áreas centrales de la plaza, en las que se dispuso mobiliario urbano, son difícilmente ocupadas por la población, debido a la dificultad de acceder a ellas de forma segura. Desde una enfoque conceptual, la imagen n° 11 es una metáfora a la velocidad y al peligro. En el caso de la Plaza Baquedano, sus problemas de circulación nunca anularon la imagen positiva que se tenía del espacio desde el punto de vista estético.

⁶⁷ *ARQuitectura*. N° 1, 1935, p. 26

⁶⁸ Constantemente *Zigzag* publicó imágenes sobre los problemas de la circulación en ciudades como Nueva York, Berlín y Londres. Las soluciones planteadas también eran provenientes de la experiencia de estas ciudades. Sobre la pertinencia de la instalación de semáforos se planteaba que “este sistema está implantado en casi todas las ciudades modernas del mundo”. La dirección del Tránsito público. *Zigzag*, n° 1218, 1928

⁶⁹ En: *Todo lo sólido (...)*. Óp. Cit. P. 317

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941



Img. 12. (D12)
Plaza Baquedano desde el San
Cristóbal.
Zigzag. N° 1614, 1936.

A la magnificencia del diseño se sumó la fascinación que producía durante la primera mitad del siglo XX la iluminación eléctrica. La imagen de la Plaza Baquedano resultó de esta forma resplandecida entre la población. A través de la revisión de las publicaciones de *Zigzag*, se constata que hasta 1926, los artículos relacionados con la iluminación de la ciudad comentaban su deficiencia, hecho que no permitía experimentar la ciudad de noche⁷⁰. No obstante, la formación de la Compañía Chilena de Electricidad y la inauguración en 1921 de la Planta Hidroeléctrica de los

Maitenes⁷¹, estaba mejorando progresivamente la electrificación urbana. Así, durante 1927, primer año del gobierno progresista de Ibáñez, múltiples artículos hicieron mención a la grandiosidad de la iluminación nocturna de Santiago⁷², subsanando el retraso en la implantación de la iluminación urbana al considerar que gracias a la demora, ahora teníamos lo mejor “tenemos lo último, o sea, por fuerza, lo más perfeccionado”⁷³. Estos esfuerzos por cristalizar las imágenes nocturnas, tuvieron un notable efecto durante la segunda mitad de la década del 30'. En 1936 *Zigzag*

⁷⁰ Ver: Mejoramiento y no embellecimiento de Santiago. *Zigzag*. n° 961, 21-07-1923 y Santiago de Noche. *Zigzag*. N° 1105, 24-04-1926

⁷¹ Planta impulsada por el ingeniero Juan Tonkin, que aprovechaba las aguas del río Colorado para producir energía eléctrica. En: *Luces de modernidad (...)*. Óp. Cit., p. 11

⁷² “La ciudad vista de noche desde el cerro San Cristóbal, da la sensación vertiginosa de un carnaval de luces. La Alameda y la Avenida de Providencia se extienden como cintas fosforescentes que parten del halo luminoso de la Plaza Italia”. Santiago Nocturno. *Zigzag*. N° 1151, 12-03-1927

⁷³ La ciudad mejor iluminada. *Zigzag*. N° 1161, 21-05-1927

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941

publica una nota gráfica firmada por A. Hidalgo titulada “Santiago de noche”⁷⁴, a través de la cual destaca la belleza de la perspectiva de la Plaza en una fotografía que pronunciaba: “Una vista panorámica de Santiago durante la noche. La Plaza Italia aparece costeadada de luces y de ellas se bifurcan las calles iluminadas, rectas y formando largas filas que se pierden a la distancia. A lo lejos, como un gusano de luz se divisa el camino de San Bernardo”⁷⁵. El fotógrafo, proyecta la imagen desde el cerro San Cristóbal, otro hito fundamental en el espacio, a través de un plano de paisaje en ángulo picado. Se aleja considerablemente al observador creando una perspectiva idealizada. En la oscuridad de la fotografía, es la iluminación artificial, como progreso técnico, quien construye los elementos presentes. Si se considera la primera parte del pie de foto: “Una vista panorámica de Santiago durante la noche”, se desprende la intención extender esta imagen a la ciudad completa. En la fotografía, la Plaza Baquedano como rotonda a nivel del suelo desaparece frente a la jerarquía que adquiere la edificación cada vez con más fuerza y transmuta la percepción hacia un vacío construido en la trama urbana. La iluminación permite apreciar la notoria apertura y el papel articulador de éste espacio. En el borde superior derecho del marco fotográfico, el camino a San Bernardo, subraya la expansión constante de la ciudad mencionada en el texto.

Las apreciaciones favorables sobre este espacio urbano tuvieron, también, propósitos prácticos como el fomento del turismo. Dentro de este tema, las publicaciones periódicas resaltaron, entre otros aspectos, el progreso vial y constructivo, de manera tal que la Plaza Baquedano y su imagen sirvió como un ejemplo válido a difundir con este fin.

En 1937, *Zigzag* publica un artículo titulado “Santiago, Santiago, corazón y arteria de Chile”⁷⁶ situando la importancia turística de la ciudad a la altura de las capitales europeas. Santiago, en palabras del escritor, había afrontado el progreso (refiriéndose probablemente a las problemáticas que suscitó la modernización de la ciudad), prestando oídos a las proyecciones urbanísticas modernas sin dejar de lado en algunos lugares el aspecto colonial evocador de tiempos pasados⁷⁷. Tanto en el artículo escrito, como en la fotografía que muestra la parte sur del espacio de la Plaza acompañada de la frase: “Moderna edificación proporciona categoría Modernista a ciertos barrios santiaguinos”⁷⁸ (identificada como “Foto Isaías para Turismo”), se destaca curiosamente el espléndido servicio de locomoción colectiva, olvidando las críticas paralelas que suscitaba este aspecto. La fotografía, añade la imagen del tranvía de forma positiva a la experiencia de la vida moderna⁷⁹. En todas las imágenes que presenta el artículo, la

⁷⁴ Santiago de noche. *Zigzag*. N° 1614, 1936.

⁷⁵ *Img.* 12

⁷⁶ *Zigzag*. N° 1687, 22-07-1937

⁷⁷ El encuentro entre la arquitectura y urbanismo modernos con la ciudad colonial y las influencias europeas anteriores, fue un tema considerado en la imagen urbana. En una sección titulada “Absurdos Santiaguinos”, *Zigzag* publica una fotografía identificada como “Tres épocas” donde se ejemplifica este encuentro formal. En: *Zigzag*. N° 1573, 17-05-1935

⁷⁸ *Img.* 13

⁷⁹ El viaje en la experiencia moderna es comentado por García N., desde el caso de México, en: *Imaginarios urbanos (...)*. Óp. Cit., p. 107

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941



Img. 13. (D13)
Edificios y tranvías. *Zigzag*. N° 1687, 1937



Img. 14. (D14)
Edificios Turri en reflejo. *Zigzag*. N° 1614, 1936.

altura se destaca como valor inherente a lo moderno⁸⁰. El fotógrafo captura los edificios Turri como fondo de la composición ocupando todo el marco fotográfico y sitúa en primer plano al transporte tranviario, siendo estos elementos los únicos protagonistas de la imagen. Entre el transporte, símbolo del movimiento y la edificación, representativa de la perdurabilidad, se expresa una dualidad conceptual. La fotografía,

dinámica y de contenido situacional, refuerza la experimentación del espacio desde un ángulo escorzado a la altura del transeúnte. Los tranvías se enfrentan al lente potenciando la idea de movimiento. Por otra parte, como un dato desde la iconografía, se observa que los edificios Turri, tras cinco años de concluidos, han homogeneizado su altura a la de los dos volúmenes centrales.

⁸⁰ “El modelo por excelencia de la ciudad futurista fue nueva york y los chilenos eran constantemente bombardeados con una plétora de imágenes de esa megalópolis en periódicos y revistas”. *Cultura de masas (...)*. Óp. Cit., p. 33

ANÁLISIS FOTOGRÁFICO/ 1931-1941

Para la celebración del IV Centenario, las apreciaciones sobre el espacio Plaza Baquedano, habían pasado desde el asombro por la figura de la rotonda a la admiración de la edificación presente. Los aspectos de la vialidad, perdían escenario frente a las representaciones artísticas que se hacían sobre el espacio y es que, ya con la celebración muy próxima, debían exaltarse las obras terminadas para enmendar los proyectos que no habían alcanzado a concretarse según los planes⁸¹. Las publicaciones oficiales hacen honor a este propósito. En 1941, la Revista de las Municipalidades publica una fotografía de los edificios Turri titulada: “Chile- Santiago, Teatro Baquedano”⁸², seguida de la frase: “Sobre espejos de agua se refleja la alta silueta de los edificios que abundan hoy en Santiago. He aquí un conjunto de edificación dotada de todos los adelantos modernos y ocupada como residencial de familias. -Plaza Italia y Avenida Vicuña Mackenna”⁸³. Nuevamente la imagen de este espacio sirve para ejemplificar la modernización del resto de la ciudad y se manifiesta por primera vez dentro de las publicaciones consultadas, una relación entre la edificación en altura y la vivienda⁸⁴. La imagen, capturada por el fotógrafo Enrique Mora, quien contribuyó profusamente a la documentación visual de los espacios urbanos y naturales del país, ofrece una perspectiva artística de la edificación y su reflejo en la fuente del

Parque Japonés. La posición del fotógrafo, permite proyectar en escorzo la inmensa presencia de los volúmenes que llenan el marco fotográfico. Si bien la fotografía tiene un notorio propósito artístico, la proyección no es rígida como otras imágenes postales de Mora y expresa una apariencia real.

⁸¹ En 1940, la Revista de las Municipalidades comenta que “ninguno de los proyectos que se había pensado estarían listos para ésta celebración ha llegado a buen término”. Celebración del IV Centenario. *Revista de las Municipalidades*. N° 125, dic-1940, p. 16

⁸² Img. 14

⁸³ *R. de las Mun (...)*. Óp. Cit. N° 133-134, 1941

⁸⁴ Los artículos sobre vivienda en las publicaciones periódicas, entre 1920 y 1941, hablan sobre barrios residenciales, poblaciones de funcionarios institucionales o poblaciones obreras fuera del casco central, pero no se encontraron referencias a edificios de vivienda.

CONCLUSIONES

EL VIAJE Y LA AVENIDA

Los desplazamientos cotidianos a través de la Alameda como vía y las experiencias sobre sus espacios de pausa, detenciones y articulaciones, permitieron vivir y reconocer la ciudad. Este espacio público se posicionó como representativo de la vida moderna, al ligar situaciones sociales a un preponderante sentido funcional. A partir del uso y apropiación, los espacios del transporte en la avenida se consolidaron como hitos urbanos reconocidos y como los mejores escenarios para representar el progreso de la ciudad. Los viajes en diferentes medios de transporte, a través de la avenida, cumplieron un rol fundamental en la construcción del imaginario colectivo sobre el paisaje urbano, al considerar que la mayor parte de la ciudad desde que dejó de tener una dimensiones caminables, fue percibida en mayor medida desde los medio de movilidad que desde el contacto directo.



Img. 01. (E01)
“El arte de viajar en tranvía”. *Zigzag*. N° 945, 1923.



Img. 02. (E02)
“Club de la Unión”. *Comuna y Hogar*. N° 13, 1931.

FOTOGRAFÍA, DESDE LOS GÉNEROS PERIODÍSTICOS

Magazine, Oficiales y Especializados

Si se considera que todos los géneros periodísticos tenían, en general, el propósito de información y entretención articulado en diferentes proporciones, la fotografía dentro de ellos también tuvo características particulares según el tipo de publicación.

En los géneros magazines revisados, las fotografías entregan una imagen reseñada, esto es: el propósito de la fotografía es ser percibida como expresión de un hecho real y siempre contiene un juicio sobre el motivo retratado, ya sea escrito o implícito de otras formas en la imagen. Estas fotografías permiten recrear la imagen de los espacios urbanos del transporte y de la arquitectura en conjunto con la valoración que se hacía sobre ellos. Esta opinión pública es fundamental porque, a fin de

cuentas, influye significativamente en el camino que toma la evolución de la ciudad. Ese es el poder la imagen difundida por publicaciones tan masivas como *Zigzag* y *En Viaje* durante el periodo estudiado.

Las publicaciones oficiales, como *Comuna y Hogar* o el *Boletín de las Municipalidades*, entregan a través de sus fotografías lo que el gobierno o el municipio quieren que sea visto en relación al país. El número de imágenes publicadas es menor y aunque son ciertamente espacios reales, su contenido no representa la realidad que quieren generalizar, a partir de un fragmento, a la ciudad en su conjunto. La importancia de estas imágenes idealizadas es que contienen las ideas de quienes finalmente dirimen sobre el futuro urbano.

Las revistas especializadas en arquitectura y urbanismo, si bien tienen pocas imágenes, pueden considerarse propositivas: muestran la visión de los profesionales de la disciplina sobre las problemáticas de la época y aunque no influyen directamente en la opinión de población general, determinan las opiniones del círculo de mayor poder. De este modo, finalmente sus ideas llegan tanto a magazines, como periódicos y revistas oficiales. Un abundante material teórico compensa la escasez de fotografías y permite entender las imágenes provenientes de otras publicaciones. En las revistas oficiales y de arquitectura, muchas veces se republicaron las mismas imágenes con años de diferencia. Esta lejanía del medio real permite concluir que la realidad no servía para ejemplificar sus ideas.

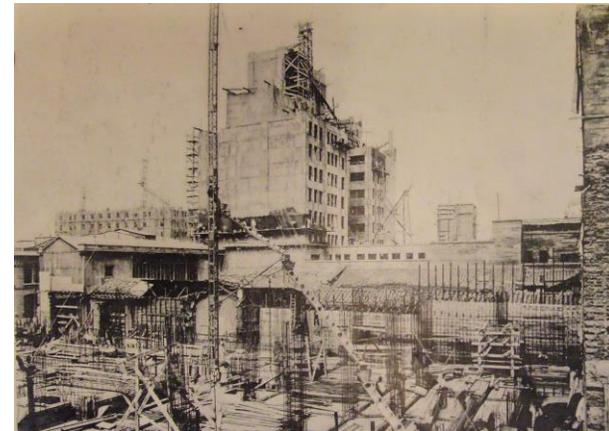
NUEVAS PERSPECTIVAS FOTOGRÁFICAS EN EL IMAGINARIO

El auge constructivo traducido en el aumento progresivo de la edificación en altura, la primacía de la circulación y el concepto de movimiento, la ciudad iluminada de noche y los encuentros entre diferentes estéticas, intenciones y funciones en la arquitectura durante el periodo que se ha estudiado, además de renovar la apariencia del espacio del transporte de la Alameda, permitieron disponer de nuevas perspectivas e interpretaciones de los espacios urbanos en transformación.



Img. 03. (E03)

Plaza Baquedano. *ARQuitectura*. N° 1, 1935



Img. 04. (E04)

“Paisaje Santiaguino”.

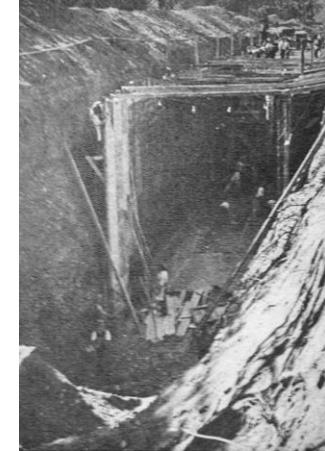
Arquitectura y Arte decorativo, N° 11, 1930.



Img. 05. (E05)
Trabajos sobre Av. Providencia
Zigzag, N° 1392, 1931



Img. 06. (E06)
Reparaciones sobre línea de tranvías
Zigzag, N° 1392, 1931



Img. 07. (E07)
Paso bajo nivel Matucana
Zigzag, N° 1754, 1938

El resultado del afán de renovación de la construcción sobre la imagen urbana fue evidente y la destrucción se asumió como el precio del progreso: “Esta no es una fotografía de los efectos del terremoto, es simplemente un trasunto de la actividad que en todo orden de cosas conmueve a éste Santiago nuevo, en el que los rascacielos empiezan a romper la luz del horizonte”¹ y sus aspectos desagradables se miraron bajo la poética del tránsito hacia la modernidad².

A comienzos del periodo estudiado, la inauguración del ascensor del cerro San Cristóbal facilitó la construcción de una imagen más amplia de la ciudad que la que podía obtenerse desde las torres de las iglesias o desde el

cerro Santa Lucía, permitiendo incluir las zonas en expansión y, principalmente, la imagen de la Plaza Baquedano. La ubicación de los edificios Turri a comienzos de los 30’ pareciera haberse pensado en directa relación con esta perspectiva³.

A las visiones de Santiago capturadas desde las iglesias y los hitos naturales, los edificios de altura suman interesantes vistas del espacio público desde sus azoteas. La imagen en picado destaca la superioridad del observador: la calle, los transeúntes y los transportes, aparecen subordinados a la voluntad de quien los mira desde lo alto, “Desde arriba solo se ve la bruma de la ciudad, los pequeños automóviles y los transeúntes semejando muñequitos

¹ Santiago se renueva. 1928. *Zigzag*, N° 1244

² “El runrún ensordecedor de la piqueta eléctrica y el voltear acompasado de las gigantescas revolventoras que amasan en sus panzas burguesas la materia que cubrirá de una vez el “ruralismo” vergonzoso de nuestras calles”. Limpieza en la ciudad y en el habitante. *Zigzag*, N° 1271, 1929

³ Img. 08. Plaza Baquedano desde el Cerro San Cristóbal, Foto Mora. C. 1940



Img. 08. (E08)
Plaza Baquedano, *Foto Mora*, c. 1940

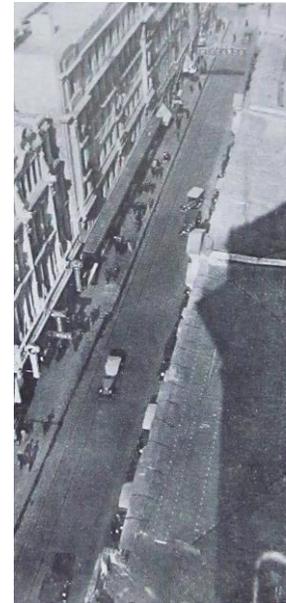
de plomo en marcha”⁴, “Los hombres y los automóviles son detalles junto a las altas moles de hierro y de cemento”⁵.

Las imágenes aéreas, por su parte, exaltaron aún más ésta percepción, al sobreponerse a los edificios. Contribuyeron considerablemente a la construcción del imaginario urbano de los espacios estudiados desde una perspectiva que era inalcanzable para el habitante, “El cerro Santa Lucía, ahí al oriente, es un pequeño jarrón verde y los altos edificios de la Caja de

⁴ Img. 09. En: *Rascacielos Santiaguinos*. 1930. *Zigzag*. N° 1326

⁵ Img. 10. En: *ibidem*.

⁶ Img. 11. En: *Zigzag*, N° 1509, 23-02-1934



Img. 09. (E09)
Visión desde rascacielos
Zigzag. N° 1326, 1930



Img. 10. (E10)
Visión desde rascacielos
Zigzag. N° 1326, 1930

Seguro Obligatorio y el Ministerio de Hacienda, son como dos minúsculas columnas para el que dirige, desde mil metros de altura, su mirada sobre el centro de la ciudad”⁶. La ciudad adquirió a ojos de la época, el aspecto de una sucesión de escenarios cinematográficos.



Img. 11. (E11)
Vista aérea, Alameda, Ahumada y cerro Santa Lucía
Zigzag. N° 1509, 1934

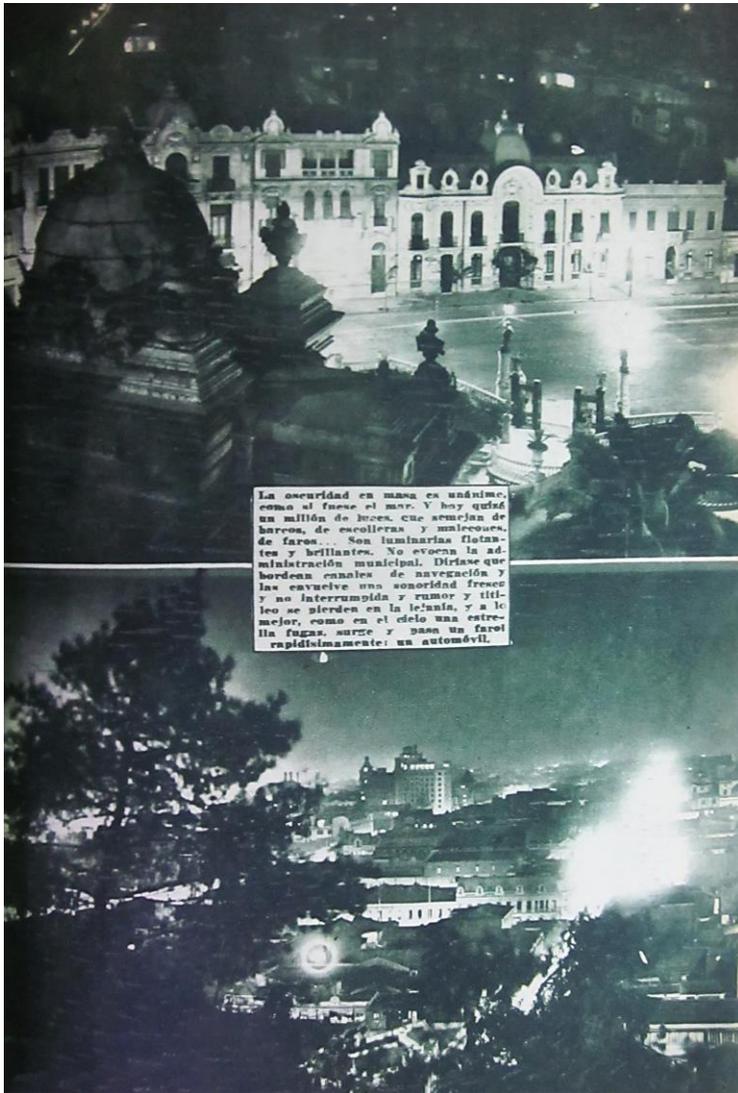


Img. 12. (E12)
“Santiago visto desde un avión”
Zigzag. N° 1603, 1935

La imagen del progreso constante fue exaltada al anochecer por la estética innovadora de la luz de neón con sus colores brillantes, acarreando una revolución en las costumbres: ya no se salía por necesidad, sino, por placer. Los lugares que fueron mejor iluminados corresponden, por su importancia urbana, a los espacios estudiados. La visión de la ciudad de noche posicionó la estética moderna del automóvil y sus luces en la imagen

urbana. “La oscuridad en masa es unánime, como si fuese el mar. Y hay quizá un millón de luces que semejan de barcos, de escolleras y malecones, de faros...son luminarias flotantes y brillantes. Diríase que bordean canales de navegación y las envuelve una sonoridad fresca y no interrumpida y rumor y titileo se pierde en la lejanía, y a lo mejor, como en el cielo una estrella fugaz surge y pasa un farol rapidísimamente: un automóvil”⁷.

⁷ *Img. 13.* Imágenes nocturnas. *Zigzag*. N° 1153, 1926.



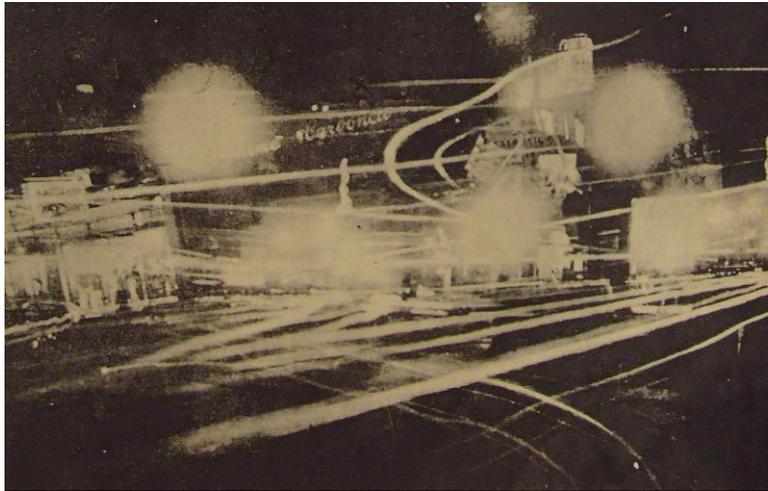
Img. 13. (E13)
“Santiago de noche”, Alameda. *Zigzag*. N° 1153, 1926



Img. 14. (E14)
“Santiago de noche”. Hacia la Alameda. *Zigzag*. N° 1614, 1936



Img. 15. (E15)
“Santiago de noche”. Rueda en Plaza Argentina. *Zigzag*. N° 1105, 1926



Img. 16. (E16)
“Estelas de movimiento urbano”. *ARQuitectura*. N° 4, 1936

El movimiento, como concepto, imagen y experiencia moderna, constituyó un motivo de ovación y de belleza en sí mismo. Probablemente, esta percepción hizo que los problemas de la circulación que se expusieron en este trabajo estuviesen acompañados, en su mayoría, de una predisposición positiva para ser resueltos.

La velocidad de desplazamiento, de transformación, de aparición y desaparición, se volvió en esta etapa un valor transversal. Así, el progreso comenzó a dejar residuos de las transformaciones en la imagen urbana. En múltiples rincones de la ciudad, las líneas de tranvía de antiguos recorridos que persistieron sobre el pavimento fueron consideradas antiestéticas: “Van a morir en las aceras un poco atónitas ante la estrambótica suerte que les cupo”⁸. Al parecer, todo recuerdo del pasado debía erradicarse. Del mismo

⁸Img. 18 y 19. Las líneas muertas. *Zigzag*. N° 1591, 1935.

⁹Santiago, la capital que realiza sus ensueños. *Comuna y Hogar*. N° 87, 1937

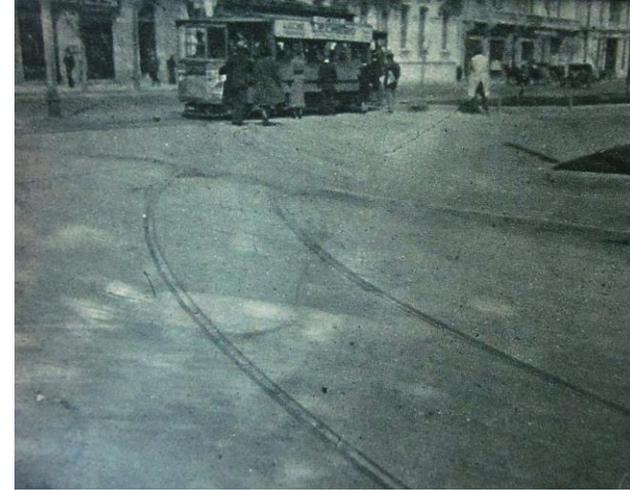


Img. 17. (E17)
Las llegadas de trenes en la Estación. *Zigzag*. N° 1356, 1931

modo, la nueva estética de la arquitectura moderna acrecentó, a voz de los años 30', la desorganización arquitectónica que se apreciaba en la imagen urbana. Edificios de variados estilos en una reducida extensión produjeron, una “intolerable desarmonía”, dentro de la cual, los mejor calificados fueron los “rascacielos”. Como las obras de adelanto que se llevaron a cabo habían sido largamente anheladas en épocas anteriores, la población se embebió de entusiasmo, haciendo que se extendieran las ansias de renovación: “se dijera que las viejas casas son las que piden que las derrumben para dar paso a otra visión más de acuerdo con la época. (...)La casa vieja parece un estorbo sobre la calle magníficamente pavimentada”⁹. Lo interesante de estos encuentros de épocas y vestigios, es que son elementos inherentes a la ciudad y su desarrollo.



Img. 18. (E18)
“Las líneas muertas”. *Zigzag*, N° 1591, 1935



Img. 19. (E19)
“Las líneas muertas”. *Zigzag*, N° 1591, 1935



Img. 20. (E20)
“Tres épocas”. *Zigzag*, N° 1573, 1935



Img. 21. (E21)
“Santiago moderniza su edificación”. *Zigzag*, N° 1671, 1937

Sin embargo, la paradoja está dada por que el anhelado progreso que se perfilaba, las nuevas visiones orgullosas de la ciudad, desde lo alto y desde el suelo, tanto de día, como de noche e ignorando las incomodidades de las obras urbanas, podían ser cada vez menos contempladas y menos vividas, debido al acelerado ritmo que tomaba la vida cotidiana.

“Bocinazos, cláxons, gritos de los vendedores callejeros, ruidos, movimientos y agitación, esa es la vida de la capital en la hora actual”. El poder de la Calle. “¡Qué viva y compleja, qué alegre y profunda ha llegado a ser la Calle! Veo el animado esplendor de las modernas avenidas en la gran urbe ruinosa, la tentación y el lujo de los escaparates, el frenético correr de los automóviles innumerables, las gesticulaciones de los anuncios y las propagandas (...), siento como que la humanidad, llegando a su perfección y plenitud, se hubiera sublimado en su obra suprema y magnífica, que es la Calle”¹⁰



Img. 22. (E22)

Agitación urbana. *Zigzag*. N° 1723, 1938

¹⁰ Santiago, un millón de habitantes. *Zigzag*, N° 1723, 01-04-1938

BIBLIOGRAFÍA

- Aguirre, M. *La arquitectura moderna en Chile: El cambio de la arquitectura en la primera mitad del siglo XX. El rol de la organización gremial de los arquitectos (1907-1942) y el papel de las revistas de arquitectura (1913-1941)*. Tesis Doctoral, Universidad Politécnica de Madrid, 2004.
- Berman, M. *Todo lo sólido se desvanece en el aire, la experiencia de la modernidad*. Madrid: Siglo XXI, 1982
- Booth, R. *Automóviles y carreteras. Movilidad, modernización y transformación territorial en Chile, 1913-1931*. Tesis doctoral Pontificia Universidad Católica de Chile, 2009
- Burke, P. *Visto y no visto: El uso de la imagen como documento histórico*. Barcelona: Crítica, 2001.
- Cáceres, G. 1995. Modernización autoritaria y renovación del espacio urbano: Santiago de Chile, 1927-1931. *Eure*. Vol. XXI, N° 62
- Casals, C. *La Empresa de los Ferrocarriles del Estado y el desarrollo del turismo en Chile, 1925-1975*. Tesis de Licenciatura en Historia, P. Universidad Católica de Chile, 1999
- Cortés, F. La construcción de la ciudad como espacio público. *Revista de Arquitectura*. Especial Karl Brunner. N° 8. Santiago: FAU, U. Chile
- Cortés, M. y Vergara, L. M. “*La construcción de la imagen nacional: la presencia de la arquitectura en las revistas y guías de turismo, 1930-1973*”. Santiago, Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile, Escuela de Arquitectura, 2011.
- De Ramón, A. Gross, p. *Santiago de Chile: Características histórico ambientales, 1891-1924*. London: University of London, Institute of Latin American Studies, Nueva Historia, 1985
- Eliash H. y Moreno M. *Arquitectura y modernidad en Chile 1925-1965: Una realidad múltiple*. Santiago: Univ. Católica de Chile, 1989
- Errázuriz, T. “¿Dónde estacionar?”. SCL/ ESPACIOS, PRÁCTICAS Y CULTURA URBANA. Santiago: ARQ, 2009
- Errázuriz, T. “*La experiencia del tránsito. Motorización y vida cotidiana en el Santiago metropolitano, 1900-1931*”. Tesis de doctorado inédita, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2010
- Figueroa, J. La recomposición de la forma urbana. K. H. Brunner. *DANA: Documentos de arquitectura nacional y americana*. N° 37/38, 1995, pp. 83-91.
- García C., N. *Imaginario urbanos*. Buenos Aires: Eudeba, 2005,
- Gerencia Corporativa de Comunicación ENERSIS. *Luces de Modernidad: Archivo fotográfico Chilectra*. Santiago: Enersis, 2001
- Gerencia Corporativa de Comunicación ENERSIS. *Santiago en Metamorfosis: Archivo fotográfico Chilectra*. Santiago: Enersis, 2007
- Gross, P. De Ramón, A. Vial, E. *Imagen ambiental de Santiago: 1880-1930*. Santiago: Universidad Católica de Chile, 1985.
- Gurovich, A. *Revista de arquitectura*. Especial Karl Brunner. N° 8. Santiago: FAU, U. Chile

- Jurgensen, F. *La Estación Central, protagonista de la modernidad (1857-1925)*. Tesis Licenciatura U. Católica, 2003
- Kossoy, B. *Fotografía e historia*. BS. As: La Marca. 2001
- Lagos, D. “*Desde la Avenida Norte Sur a la Autopista Central: Un estudio crítico del eje norte sur de la ciudad de Santiago*”. Tesis doctoral Pontificia Universidad Católica de Chile, 2010
- Leiva, G. *Sergio Larraín, Biografía/Estética/Fotografía*. Santiago: Metales Pesados Ediciones, 2012
- Mardones, M (et. al). *Micrópolis: historia visual del transporte público de superficie en Santiago, 1857-2007*. Santiago: [s.n.]. 2011.
- Mauricio Folchi. *La Higiene, La Salubridad Pública* y el problema de la Vivienda Popular en Santiago de Chile, 1843-1925. En: Rosalva Loreto López, PERFILES HABITACIONALES Y CONDICIONES AMBIENTALES, Historia urbana de Latinoamérica siglos XVII-XX. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Instituto de Ciencias Sociales y Humanidades, 2007
- Mecklenburg, V. *The watercolors*. New York: W. W. Norton, 1999
- Merino, R. *Santiago de memoria*. Santiago: Planeta, 1997
- Min. Obras Públicas de Chile. *Barrio Cívico*. AFDA, Dirección de Arquitectura.
- Mondragón, H. *El discurso de la Arquitectura Moderna. Chile 1930-1950. Una construcción desde las publicaciones periódicas*. Tesis Doctoral en Arquitectura y Estudios Urbanos, P. U. Católica de Chile, 2010.
- Mondragón, H. y Téllez, A. “Arquitectura y Construcción. Chile 1945-1950. Una Revista de Arquitectura Moderna”. Santiago: Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje. Universidad Central de Chile, 2007.
- Ossandón, C. y Santa Cruz, E. *El Estallido de las Formas: Chile en los albores de la cultura de masas*. Santiago: Lom, 2005
- Pavez, M. Reencuentro con K. Brunner y testimonio de una época: entrevista al profesor Juan Parrochia B. Especial Karl Brunner. *Revista de Arquitectura*. N° 8. Santiago: FAU, U. Chile
- Rinke, S. *Cultura de masas, reforma y nacionalismo en Chile 1910-1931*. Santiago: Eds. de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 2002
- Rodríguez, H. *Historia de la Fotografía: Fotógrafos en Chile durante el siglo XIX*. Santiago: Cenfoto, 2001
- Rodríguez, Hernán. *Historia de la Fotografía: fotógrafos en Chile 1900-1950*. Santiago: Cenfoto, 2011
- Vielma, J. I. *Ciudad accidental: La Distancia entre Proyecto y Experiencia en las Autopistas Urbanas. El caso de la Autopista Costanera Norte en Santiago de Chile*. Tesis doctoral Pontificia Universidad Católica de Chile, 2010

FUENTES

PUBLICACIONES PERIÓDICAS, 1920-1940

Arquitectura y Arte Decorativo. Santiago: La asociación, 1928-1931

Arquitectura. Santiago: La Asociación, 1923

ARQuitectura. Santiago: [s. n.], 1935-1936

Boletín municipal de la República. Santiago: El Servicio, 1932-1939

Chile al día. Santiago: [s.n.], 1926-1930

Comuna y hogar. Santiago: La Municipalidades, 1929-1931

El Arquitecto, Santiago: La Asociación, 1924-1927

En Viaje. Santiago: La Empresa, 1933-1973

Revista de Arquitectura. Santiago: La Sociedad, 1913-1923

Revista de Arquitectura: Revista de arte arquitectural. Santiago: La Sociedad, 1920

Revista de las municipalidades de la República. Santiago: Las Municipalidades, 1939-1941

Urbanismo y Arquitectura. Santiago: [s. n.] 1936-1941

Zigzag. Santiago: Zigzag, 1905-1964

ARCHIVOS FOTOGRÁFICOS

Archivo Fotográfico CHILECTRA

Archivo fotográfico de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas (AFDA)

Archivo fotográfico del Centro Nacional del Patrimonio Fotográfico (CENFOTO)

Archivo fotográfico Museo Histórico Nacional

Archivo Fotográfico y Digital de la Biblioteca Nacional (AFD, BN)

FUENTES DE IMÁGENES

- (A01). Alameda desde San Antonio al oriente. Archivo *Chilectra*. 1922
- (A02). Alameda con Morandé. *Zigzag*. N° 895. 1922
- (A03). “Un Rincón pintoresco en la Alameda”. *Zigzag*. N° 895, 1922
- (A04). “Vida Santiaguina”. *Zigzag*. N° 966, 1923
- (A05). Paseo en la Alameda. *Zigzag*. N° 931, 1922
- (A06). “Santiago desde un avión”. *Zigzag*. N° 972, 1923
- (A07). “Celebrando un aniversario”. *Zigzag*. N° 984, 1923
- (A08). “Panorama de la Avenida de Las Delicias”. *Revista Arquitectura*. N° 1, 1923
- (A09). “Parte de Alameda recién transformada de San Martín al Oriente”. *Zigzag*. N° 1073, 1925
- (A10). Único árbol. *Zigzag*. N° 1075, 1925
- (A11). Diversidad de faroles. *Zigzag*. N° 1075, 1925
- (A12). Alameda 1850-1926. *Zigzag*. N° 1127, 1926
- (A13). “Los jardines de la capital”. *Zigzag*. N° 1145, 1927
- (A14). “Santiago Nocturno”. *Zigzag*. N° 1151, 1926
- (A15). “Calzada norte de Alameda que permitirá estacionamientos”. *Zigzag*. N° 1291, 1929
- (A16). Alameda esquina Bandera. c. 1930. de UFMUCH en *Imagen ambiental (...)*. Óp. Cit.
- (A17). “El Santiago del Porvenir”. *Comuna y Hogar*. Óp. Cit., p. 11, 1931
- (A18). La Moneda. *Zigzag*. N° 1511, 1934
- (A19). Alameda frente a Nataniel. *Zigzag*. N° 1639, 1936
- (A20). “Alameda en reflejos”. *Zigzag*. N° 1689, 1937
- (B01). Locomotora atravesando la Plaza. *Zigzag*. n° 1034, 1924
- (B02). Vehículos detenidos. *Zigzag*. n° 1034, 1924
- (B03). Peatones cruzando. *Zigzag*. n° 1034, 1924
- (B04). Amplia concurrencia en la Plaza. *Zigzag*. n° 1049, 1925
- (B05). Estación Central. c. 1930, *U. fotográfica U. de Chile*.
- (B06). Plaza Argentina. c. 1930. *En Viaje*. n° 67, 1939
- (B07). Estación Central y Carabineros del tránsito. *Zigzag*. n° 1356, 1931
- (B08). Plaza Argentina hacia av. Ecuador. *Zigzag*. n° 1356, 1931

- (B09). Estación y Plaza. *Zigzag*. n° 1731, 1938
- (C01). “Iglesia de San Francisco”. Revista *Arquitectura*. N° 1, 1923
- (C02). Parada de autobuses. *Zigzag*. n°954, 1923
- (C03). Transportes en San Francisco. *Zigzag*. n° 954, 1923
- (C04). Trabajos en San Francisco. *Archivo Chilectra*, 1928
- (C05). Automóviles en San Francisco. *Archivo MOP*, c.1930
- (C06). Iglesia y fuente. *Zigzag*. n° 1370, 1931
- (C07). Portada. *Zigzag*. n° 1348, 1930
- (C08). Fuente. *Zigzag*. n° 1687, 1937
- (C09). Desaseo en la Pérgola. *Zigzag*. n° 1724, 1938
- (C10). Pérgola y San Francisco. *En Viaje*. n° 67, 1939
- (C11). Semáforo. *Zigzag*. n° 1724, 1938
- (C12). Cruce vigilado. *Zigzag*. n° 1724, 1938
- (C13). Parque Ingles. *Zigzag*. n° 1870, 1941
- (C14). Instalación de rieles. *Zigzag*. n° 1880, 1941
- (C15). Vía despejada. *Zigzag*. n° 1905, 1941
- (D01). Plaza Italia. *Archivo MOP*, c. 1910
- (D02). Pavimentación en V. Mackenna. *Zigzag*. n° 1250, 1929
- (D03). Cerro y Monumento. *Archivo MOP*, c. 1930
- (D04). Zona norte, Plaza Baquedano. *Zigzag*. n° 1370, 1931
- (D05). Zona central, Plaza Baquedano. *Zigzag*. n° 1370, 1931
- (D06). Edificios Turri. *Archivo Chilectra*, 1931
- (D07). Plaza Baquedano. *Boletín (...)*. n° 25, 1932
- (D08). Plaza Baquedano. *Boletín (...)*. n° 25, 1932
- (D09). Múltiples transportes en el cruce. *Zigzag*. n° 1595, 1935
- (D10). Carabineros dirigiendo el tránsito. *Zigzag*. n° 1595, 1935
- (D11). Flujo de tranvías. *Zigzag*. n° 1595, 1935
- (D12). Plaza Baquedano desde el San Critóbal. *Zigzag*. N° 1614, 1936.

- (D13). Edificios y tranvías. *Zigzag*. N° 1687, 1937
- (D14). Edificios Turri en reflejo. *Zigzag*. N° 1614, 1936.
- (E01). “El arte de viajar en tranvía”. *Zigzag*. N° 945, 1923.
- (E02). “Club de la Unión”. *Comuna y Hogar*. N° 13, 1931.
- (E03). Plaza Baquedano. *ARQuitectura*. N° 1, 1935
- (E04). “Paisaje Santiaguino”. *Arquitectura y Arte decorativo*, N° 11, 1930.
- (E05). Trabajos sobre Av. Providencia. *Zigzag*. N° 1392, 1931
- (E06). Reparaciones sobre línea de tranvías. *Zigzag*. N° 1392, 1931
- (E07). Paso bajo nivel Matucana. *Zigzag*. N° 1754, 1938
- (E08). Plaza Baquedano, *Foto Mora*, c. 1940
- (E09). Visión desde rascacielos. *Zigzag*. N° 1326, 1930
- (E10). Visión desde rascacielos. *Zigzag*. N° 1326, 1930
- (E11). Vista aérea, Alameda, Ahumada y cerro Santa Lucía. *Zigzag*. N° 1509, 1934
- (E12). “Santiago visto desde un avión”. *Zigzag*. N° 1603, 1935
- (E13). “Santiago de noche”, Alameda. *Zigzag*. N° 1153, 1926
- (E14). “Santiago de noche”. Hacia la Alameda. *Zigzag*. N° 1614, 1936
- (E13). “Santiago de noche”, Alameda. *Zigzag*. N° 1153, 1926
- (E15). “Santiago de noche”. Rueda en Plaza Argentina. *Zigzag*. N° 1105, 1926
- (E16). “Estelas de movimiento urbano”. *ARQuitectura*. N° 4, 1936
- (E17). Las llegadas de trenes en la Estación. *Zigzag*. N° 1356, 1931
- (E18). “Las líneas muertas”. *Zigzag*. N° 1591, 1935
- (E19). “Las líneas muertas”. *Zigzag*. N° 1591, 1935
- (E20). “Tres épocas”. *Zigzag*. N° 1573, 1935
- (E21). “Santiago moderniza su edificación”. *Zigzag*. N° 1671, 1937
- (E22). Agitación urbana. *Zigzag*. N° 1723, 1938