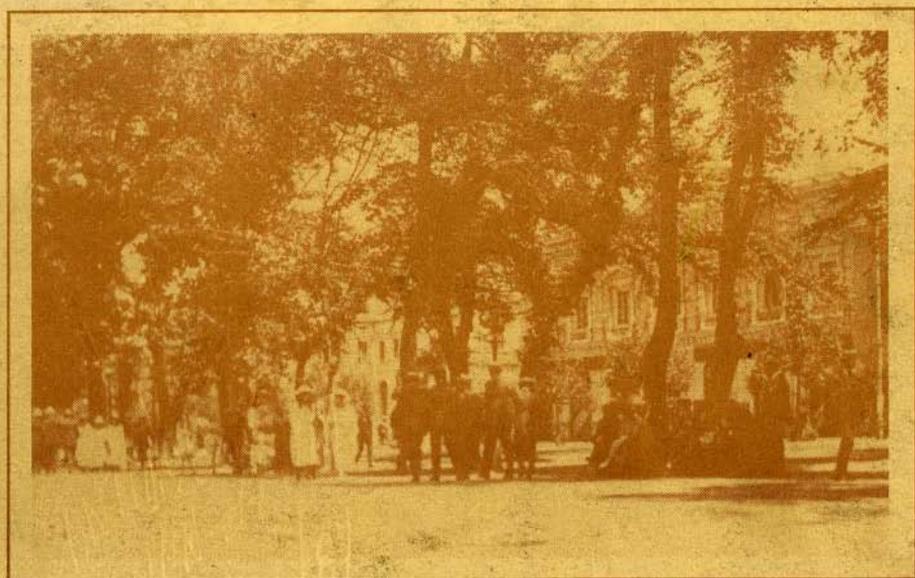


Armando de Ramón y Patricio Gross.
(Compiladores)

**SANTIAGO
DE CHILE:**
**CARACTERISTICAS HISTORICO
AMBIENTALES, 1891-1924.**



CH

9185 MONOGRAFIAS DE NUEVA HISTORIA

LONDRES, 1985

1

NUEVA HISTORIA REVISTA DE HISTORIA DE CHILE. MONOGRAFÍAS.

fundada en 1981

ISSN 0261-2090. Derechos Reservados.

Editor

Leonardo León, Institute of Latin American Studies, Univ. of London.

Comité de Redacción

Dr. Manuel Fernández, U.W.C. of the Adriatic, Trieste.

Dr. Luis M. Ortega, Universidad de Santiago.

Enrique Reyes N., Institute of Latin American Studies, Univ. of London.

Dr. Gabriel Salazar, SUR (Santiago).

Comité Académico Asesor

Prof. John Lynch, Institute of Latin American Studies, Univ. of London.

Dr. Harold Blakemore, Instit. of Latin American Studies, Univ. of London.

Dr. Simon Collier, Department of History, Univ. of Essex.

Dr. Andrew Barnard, University College, London.

Prof. Armando de Ramón, Pontificia Univ. Católica de Chile. (incorp. 1985)

Comité Asesor Técnico.

Hazel B. Leake

Luis Aránguiz

Claudio Rojas

Erika Rojas

Nueva Historia es publicada trimestralmente por la Asociación de Historiadores Chilenos (UK), con la colaboración del World University Service (UK) y el Instituto de Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Londres. Las opiniones vertidas son responsabilidad de sus autores y no comprometen a los editores ni a la Asociación. El principal objetivo de esta publicación es promover la investigación y el estudio de los diversos aspectos de la historia de Chile, con especial énfasis en las áreas de historia social, económica, política y étnica. La correspondencia y contribuciones académicas deben ser enviados a:

Nueva Historia,
c/o Institute of Latin American Studies,
University of London,
31 Tavistock Square,
London WC1 9HA,
England

Subscripción anual (4 números): £8.00 (Gastos de correos incluidos)

Número individual: £2.50 (Gastos de correos incluidos)

Monografías: £3.00

Cheques pagaderos a nombre de la Asociación de Historiadores Chilenos (UK)

Armando de Ramón y Patricio Gross.
(Compiladores)

**SANTIAGO
DE CHILE:**
**CARACTERISTICAS HISTORICO
AMBIENTALES, 1891-1924.**

MONOGRAFIAS DE NUEVA HISTORIA

LONDRES, 1985

1

SANTIAGO DE CHILE:

CARACTERISTICAS HISTORICO-AMBIENTALES

1891 - 1924

INTRODUCCION

"Muy poco sabemos, en forma sistemática e interrelacionada, sobre el escenario urbano en que se hicieron presente los múltiples y variados procesos que fueron definiendo la historia del país y de los habitantes de la capital. Aparte de referencias tratadas sectorialmente, no contamos con una descripción y análisis de la estructura urbana vinculada a fenómenos de tipo ambiental. "

Describir a éstos haciendo un esfuerzo por relacionarlos, puede contribuir, a nuestro juicio, a develar el ambiente en que se desarrollaba la vida ciudadana de Santiago. Poder detectar los factores que permiten explicar la calidad histórico-ambiental de una ciudad, constituye ya un avance, más aún si estos factores tienen una permanencia en el tiempo que permite prolongar su utilización a otros períodos posibilitando así la continuidad histórica.

La definición de las variables ambientales que caracterizan la evolución de la estructura urbana en distintas épocas, debe ser acompañada por una medición y jerarquización de su importancia en términos de la percepción que la población de cada período tenía de cada una de ellas como problemas que afectaban la calidad ambiental.

Muchas de las dificultades ambientales son eminentemente subjetivas

y cambiantes, depediendo no sólo de las distintas perspectivas culturales que acompañan cada momento histórico, sino que además experimentan variaciones de acuerdo al nivel socio-económico del afectado. La consideración anterior conduce a la necesidad de insertar este estudio en un período histórico determinado, teniendo en cuenta que, por lo general, los cambios, tanto a nivel político, económico, social y cultural, consti- tuyen coyunturas globales que actúan como detonantes frente a los fenóme- nos de largo y mediano plazo.

Nuestras hipótesis apuntan fundamentalmente a afirmar que las trans- formaciones habidas en el período aquí considerado, modificaron en dis- tintos grados la calidad ambiental urbana. Asimismo formulamos que los cambios en la estructura física obedecen no sólo a transformaciones en el sistema social, sino que también y en gran medida, a la introducción de nueva tecnología. Igualmente, nos parece posible afirmar que los dese- quilibrios que se manifiestan en el desarrollo social, se traducen en di- versas formas de segregación espacial, lo que explicaría las diferencias ambientales entre sectores de la ciudad.

La ciudad escogida para realizar el estudio fue la de Santiago, por ser con mucho la de mayor importancia en la vida nacional. En nuestro período de estudio ella ya concentraba la mayor parte de la población ur- bana del país, una parte importante de la actividad económica y de servi- cios y sin duda la casi totalidad de la vida política y cultural. Así- mismo, ella fue el escenario donde se manifiestaron con gran fuerza los problemas derivados del deterioro ambiental, de la segregación espacial y de la incipiente congestión urbana. Ella será también la primera en implementar ciertos avances tecnológicos que modificarán las característi- cas ambientales iniciales.

El período elegido (1891-1924) abarca poco más de treinta años los que, a nuestro juicio, tuvieron gran relevancia en el posterior desarrollo de la ciudad. La fecha de inicio indica, en el plano político, el triun- fo indiscutido de la oligarquía nacional, la muerte momentánea del presi- dencialismo y la implantación de un sistema de gobierno parlamentario. Al mismo tiempo, se intentó una descentralización administrativa del país y a través de la Ley de la Comuna Autónoma (1891) se procuró un completo cambio en la gestión urbana dotando a los Municipios de amplios poderes. El año de término (1924-1925) está marcado por un nuevo cambio de orden político: el regreso del presidencialismo, el ascenso de la mesocracia y la crisis de la oligarquía terrateniente. En el marco de lo social apa-

recen las leyes sociales, la nueva Ley sobre Habitaciones para Obreros, la Ley del Seguro Obrero Obligatorio, y otras, que dieron una orientación distinta al gobierno, marcando el inicio de una nueva etapa en el quehacer nacional.

El período comprendido entre ambas fechas se caracterizó por una crisis general. En lo político, una gran inestabilidad ministerial; en lo económico, períodos de auges y depresiones cíclicas características de la industria salitrera, una fuerte inflación interna, así como el inicio de un importante proceso de industrialización; en lo social, la llamada "cuestión social" adquirió gran relevancia, se agudizó el proceso migratorio hacia los principales centros urbanos y se vivieron graves conflictos que fueron configurando un movimiento obrero organizado, primero en torno a sus gremios y, paulatinamente, a los partidos políticos populares. En el aspecto urbano, Santiago experimentó profundos cambios; se llevaron a cabo las obras del alcantarillado y las de extensión del agua potable, se legisló acerca de la vivienda popular aunque no hubo importantes realizaciones por parte del Estado; se incorporaron los tranvías eléctricos al transporte de la ciudad, las áreas verdes perdieron, hacia finales de esta época, su carácter de uso exclusivo de los sectores acomodados de la ciudad. Fue un período en el cual la rapidez de los acontecimientos obligó al Estado a dejar su política de 'laissez-faire', para asumir un rol más activo en los distintos niveles de la vida nacional.

Hemos contemplado en el presente trabajo dos partes o secciones. En la primera se narra la evolución de la estructura urbana de la ciudad tomando, entre otros elementos, el crecimiento poblacional y espacial de dicho centro, los distintos usos del suelo urbano, la normativa y los planes de transformación emanados desde los diferentes órganos de poder, la legislación urbana, etc. En la segunda sección, aparece una breve descripción de lo que consideramos las variables ambientales más importantes del período histórico aquí considerado. Entre ellas figuran: el transporte, las áreas verdes y el equipamiento colectivo, la vivienda, la higiene, la salud y la seguridad. Para cada una de estas variables se intentó dar una visión de como fue su evolución, detectando su existencia o inexistencia, su cobertura y calidad, así como la normativa que trató de regularla. En la totalidad de las variables analizadas se apreciaron profundas transformaciones durante los años del estudio que influyeron directa o indirectamente en la calidad ambiental de la ciudad.

Finalmente, queremos destacar que este trabajo es parte de la inves-

tigación titulada: "Calidad ambiental urbana. El caso de Santiago de Chile en el período 1870-1940", que los autores han venido desarrollando en la Pontificia Universidad Católica de Chile bajo los auspicios de su Dirección de Investigación. Agradecemos a esta Dirección, así como a los respectivos institutos de Historia y de Estudios Urbanos, las facilidades brindadas para su mejor desarrollo. Los autores también agradecen a la dirección de la nueva serie de Monografías de Nueva Historia, la acogida que ha dado en sus páginas a esta nueva versión del resultado de sus investigaciones.

Armando de Ramón y Patricio Gross

Compiladores.

INDICE

<u>Introducción</u>	
Armando de Ramón-Patricio Gross	I
<u>Estructura interna de la ciudad.</u>	
Eugenio Cataldo	1
<u>Habitat colectivo.</u>	
Patricio Gross	19
<u>Seguridad y moralidad públicas.</u>	
Armando de Ramón	39
<u>Transporte.</u>	
Eugenio Cataldo	51
<u>Higiene y salud públicas.</u>	
María Elena Langdon	63
<u>Vivienda.</u>	
Armando de Ramón	79
<u>Palabras finales</u>	95
<u>ANEXO I</u>	98

ESTRUCTURA INTERNA DE LA CIUDAD

Eugenio Cataldo

En esta sección se analizarán cuales fueron las características prevaletientes del soporte físico en el cual se desarrolló la vida santiaguina, sus funciones y actividades como ciudad capital. En rigor, está orientado a mostrar esencialmente el ámbito en el que se desarrollaron los diversos temas que este trabajo trata más en particular, tales como la higiene, la seguridad, la vivienda, los espacios colectivos y el transporte de Santiago durante el período.

Ha parecido conveniente iniciar la descripción de dicho ámbito en un momento algo anterior al comienzo de nuestra época, por el hecho que existen ciertos antecedentes importantes que condicionan la estructura de Santiago durante gran parte de su historia contemporánea. El plan propuesto por Benjamín Vicuña Mackenna fue uno de éstos y, como se sabe, sus bases quedaron establecidas algunos años antes (1872). En esa época, la población de Santiago no era superior a los 130.000 habitantes, y ocupaba un recinto urbano que, según el mismo plan, era de 2.904 hectáreas que incluía la Quinta Normal, el Parque Cousiño y una enorme extensión de terrenos sin edificar, tanto al interior de la ciudad como en sus alrededores. Se estimó, además, que la ciudad podía, a razón de 300 personas por hectárea, albergar fácilmente más de 870.000 habitantes. Como referencia corresponde señalar que en el año 1931 la población de Santiago no sobrepasaba aún las 696.000 personas.

Dicho recinto urbano estaba delimitado por el Camino de Cintura Oriente, hoy Avenida Vicuña Mackenna, por el Camino de Cintura Sur o Camino de los Monos, hoy Avenida Matta, hasta el Parque Cousiño; desde ahí doblaba hacia el norte, siguiendo el contorno de ese paseo hasta el Camino sur, hoy Avenida Blanco Encalada. Este camino se unía, salvo la interrupción planteada por los ferrocarriles del Estado que llegaban hasta allí, con el Camino de Cintura Poniente, actual Avenida General Velázquez y el proyecto se trazó por detrás de la Avenida de la Quinta Normal, hasta unirse con la antigua Estación Yungay, colocada más al sur de su ubicación actual. El límite norte de la ciudad fue trazado por Vicuña Mackenna por la Calle Yungay hasta la de Los Padres, hoy Avenida Cumming, y desde ahí doblaba hacia el norte, para juntarse con el camino de este nombre, que correspondía a la calle Rosario, hoy Avenida Santos Dumont.(1) En el extremo nor-oriental de la ciudad no figuraba ningún Camino de Cintura, pero suponemos que debe haber seguido por la Avenida Recoleta, para doblar en la calle Dominica, y seguir por la de Purísima, el Camino de la Chimba, hoy Dardignac y Pío IX hasta unirse frente al río Mapocho con el Camino de Cintura Oriente.(2)

Durante su gestión, Vicuña Mackenna no sólo se limitó a proyectar las obras y avenidas indicadas anteriormente (Avenidas Vicuña Mackenna, Matta, Blanco Encalada, General Velázquez y Santos Dumont, todas las cuales integraban el Camino de Cintura), sino que además trazó muchas otras calles interiores, tales como la de Ejército, Brasil, Carrera, República España y muchas otras, principalmente la continuación de la de Manuel Montt (hoy Salvador Sanfuentes), Sazié, Grajales y Gorbea. El límite urbano trazado por el Intendente Mackenna era más que suficiente para la población de 1874, razón por la cual la ciudad no se extendió fuera de los límites. Según Carlos Carvajal, ello se explicaba por razones de gran fuerza, que coadyuvaban a que ello sucediera; la primera, " el artículo no. 33 de la ley de Caminos del año 1842 que impedía la apertura y delineación de nuevas calles en los suburbios de la capital y demás poblaciones de la República debiéndose para ello contar con el permiso de la Dirección de la provincia, conforme a ordenanzas especiales dictadas por el gobierno para reglamentar las nuevas poblaciones y ensanche de las antiguas."(3) La otra razón, vinculada estrechamente a la primera, decía relación con la accesibilidad, esto es "...al no existir las facilidades de extensión, no opera el mecanismo que permite avanzar con las redes de transporte para de ese modo incorporar nuevos terrenos al uso urbano."(4)

En realidad y si bien el perímetro definido por Vicuña Mackenna era

ideal, por su tamaño, para contener a la ciudad concentrando en éste todas las inversiones en servicios y construcción, no lo era en cambio para una parte de la población, constituida por familias de escasos recursos que, imposibilitadas para obtener una ubicación cómoda y central, debían elegir entre el conventillo o instalarse fuera del radio urbano. Este problema se fue agudizando cada día debido al acelerado crecimiento poblacional por lo cual la apertura de nuevas calles y la extensión de los servicios se constituyeron entonces en las necesidades más urgentemente demandadas por los vecinos de los extramuros.

Con esta estructura Santiago se hizo presente en el período que nos preocupa, en cuyo inicio es preciso mencionar una legislación de suma importancia para la modelación de la ciudad como lo fueron las Leyes de Organización y Atribución de los Municipios de 1887 y 1891. Estas leyes, facultaban a los municipios para establecer los límites urbanos de las poblaciones, determinando las condiciones en que los nuevos barrios debían ser entregados al uso público. Desgraciadamente, señalaba Carlos Carvajal, "las Municipalidades pasadas, descuidaron este punto importantísimo y dejaron extenderse los límites urbanos por medio de poblaciones y construcciones sin guardar relación alguna con el plano de la ciudad, absurdo enorme que las generaciones venideras tendrán que sufrir."(5)

La preocupación de las instituciones por otorgar a la ciudad una "estructura armónica" prosiguió. Así, el año 1894 la Dirección de Obras de Santiago presentó un amplio proyecto de transformación elaborado por Manuel Concha el que, no obstante haber sido aprobado por la Cámara de Diputados, fue detenido en el Senado a causa de las observaciones que planteó la Dirección de Obras públicas. En ese año la población de Santiago se había empujado sobre los 256.000 habitantes, los que aún eran contenidos sobradamente dentro de la superficie incluida en el recinto urbano propuesto por Vicuña Mackenna.(6) Con el fracaso de este proyecto de transformación se legisló nuevamente en 1909, fecha en que se despachó la ley no. 2203, conocida como la "La Ley del Serrucho" porque pese a no haber dispuesto nada sobre materias tales como avenidas, plazas ni espacios abiertos, ni pronunciarse sobre el radio urbano de la ciudad, ordenó ensanchar uniformemente todas las calles de Santiago, sin tomar en cuenta su tráfico, orientación o importancia. Para ello estableció un ancho uniforme de 15 metros para todas las calles, lo cual se haría efectivo en el caso de las nuevas edificaciones, las que deberían acomodarse a la nueva línea. Ello derivó en que las calles adoptaran perfiles irregulares que atentaban contra la armonía del espacio público.

Frente a la inoperancia de la ley no. 2203 en materia de desarrollo urbano, el Congreso Nacional nombró una comisión integrada por Senadores y Diputados que terminó aceptando las recomendaciones de la Dirección de Obras Municipales y dispuso un nuevo plano de transformación. Una de las ideas matrices del nuevo plan era extender el radio urbano a 3.904 hectáreas. Dado que la población en esa época alcanzaba a las 400.000 personas, el plan arrojaba una densidad media de 122 habitantes por hectárea. Este proyecto de ley fue mucho más completo que la ley antes comentada pero, desgraciadamente, a causa de la gran anarquía política imperante, no fructificó. Sin embargo, muchas de las ideas contenidas en este plan fueron recogidas ese mismo año por la Sociedad Central de Arquitectos al aprobar un nuevo plan de transformación patrocinado por el arquitecto Carlos Carvajal. Puede señalarse éste como el primer plan, después del confeccionado por Vicuña Mackenna, que consideraba a la ciudad como un elemento orgánico que crece y se desarrolla a través del tiempo, y que estimaba fundamental el contar con una propuesta que vinculara las distintas partes de la ciudad y las organizara en un todo.

Es importante hacer notar que ya en esa época el problema del transporte urbano y del tráfico vehicular eran elementos determinantes en la modelación de la forma urbana. Conforme a ello, este plan disponía la extensión de las redes de tranvías especialmente hacia las barriadas obreras. Para no extender demasiado el radio de la ciudad, se autorizaba la formación de núcleos urbanos que eran aislados por medio de poblaciones jardines, con toda clase de servicios y locomoción rápida y barata hacia el centro de la ciudad. Es conveniente señalar que parte del plan propuesto por la Sociedad Central de Arquitectos se inspiró en la teoría sustentada por Soria y Matta acerca de la "ciudad lineal", y que esta misma teoría se tuvo en cuenta tanto al dictarse la Ley no. 2.960 de 1914 -sobre Planos y límites urbanos- como al elaborarse los acuerdos de la Comisión de Transformación de Santiago en 1915.

Mientras tanto, la ciudad siguió creciendo más allá de los límites que se le habían previsto. Por esto, los problemas derivados de la expansión que ya comenzaba a experimentar Santiago, planteaban una preocupación creciente la que se reflejaba profusamente en los distintos medios de comunicación. Al respecto, se puede mencionar el siguiente comentario acerca del Plan de Transformación de 1912: "Una de las dificultades más graves con que se tropieza para que los servicios de aseo, higiene, salubridad, policía de seguridad, etc., alcancen a todos los barrios de Santiago, consiste en la exagerada superficie que ha tomado el área de la capital.

¿Cómo limitar esa extensión sin perjudicar los intereses de los poseedores de suelos y de los que desean adquirirlos y sin detener el desarrollo natural de la ciudad?" (7) se preguntaba el columnista. "Fijar los nuevos límites urbanos hasta los cuales lleguen los servicios locales de la Municipalidad de Santiago no daría ningún resultado, porque en el hecho, la ciudad se extendería sobrepasando esos límites como ha sobrepasado los límites actuales, desbordándose en poblaciones nuevas por todos lados." (8) Pero a pesar de que el período 1891-1924 puede señalarse como uno de los más profusos en cuanto al desarrollo de planes integrales para el manejo de la ciudad, no se dictó ninguna ley con dicho carácter. Aún más, hubo que esperar hasta el año 1928, fecha en que se contrató al urbanista austriaco Dr. Karl Brunner, y hasta 1929 para que se designara una comisión encargada de formular las bases del Plan Regulador.

En tanto, la ciudad había hecho más compleja su estructura, llegando a niveles que la aproximaban a padecer problemas de funcionalidad, especialmente en materia de transporte urbano. La ciudad fundada en 1541 se había tornado en una planta compacta siguiendo la misma trama de vialidad, que se complementó y densificó hacia los comienzos de nuestro período. Ello había coincidido con el comienzo de su industrialización, con lo cual Santiago, además de su rol de intercambio y centro político-administrativo, adquirió un rol productivo. Hacia 1906, según consta en los datos del Anuario Estadístico y en los Boletines de la Sociedad de Fomento Fabril (SOFOPA), existían ya en la capital cerca de 1.100 establecimientos industriales, los que constituían el 40% del total del país, consolidándose su destino de ciudad principal dentro del sistema urbano nacional. Como afirmara un investigador moderno, "La arquitectura, edificación y organización de Santiago es representativa de la riqueza material e intelectual del país en este período. Podemos decir que a fines del siglo XIX y comienzos del XX, Santiago ha tenido uno de los más altos grados de urbanización de su historia; legibilidad, coherencia de la trama, un servicio de transporte, parques, etc." (9) El juicio anterior obedece al hecho de que en esa época coincidían varios cambios que involucraban una serie de cambios en la estructura y en el aspecto urbano de la ciudad. 'La Gran Aldea', como era generalmente denominada por los viajeros, comenzaba ya en esa época a sentar las bases para la consolidación de una estructura urbana acorde al rol político y administrativo que desempeñaba. Una serie de factores, tales como la luz eléctrica (1887), la inauguración del sistema de alcantarillados (1910), los cambios tecnológicos del sistema de transporte (tranvías eléctricos y primeros vehículos a gasolina en 1900), el empleo de nuevas técnicas de repavimentación de calles, se unían

con la proximidad de los festejos del centenario de la Independencia para dar lugar a un sentimiento generalizado en la población así como en los organismos técnicos y las autoridades tendientes a promover el desarrollo de Santiago a un nivel urbano más alto.

Ello se comenzó a materializar en la formación de nuevos barrios, apertura de nuevas calles, hermoseamiento de otras, construcción de mejores edificios públicos, etc. Sin embargo, junto a ello coexistían problemas inherentes a la condición de ciudad capital, característicos, por lo demás, de todas las ciudades primadas en los países latinoamericanos. La aguda estratificación social daba lugar a estructuras urbanas altamente segregadas y a la consolidación de barrios en los cuales los beneficios del desarrollo no se expresaban con la misma fuerza que en otros lugares. Con el nombre de 'barrio repugnante' se calificaba en El Mercurio del 22 de abril de 1910, la zona que se extendía en las cercanías del Mapocho y que comprendía las calles Bandera, Zañartu, San Pablo y otras. Ello, con el contrasentido que su existencia tenía lugar a sólo una pocas cuerdas de la Plaza de Armas. Este barrio era habitado mayoritariamente por población de baja condición social, que residía en cuartos oscuros y repugnantes, y que frecuentaba las tabernas de última categoría y ejercía los negocios más despreciables. Barrios como el descrito eran numerosos por ese entonces en Santiago; entre ellos se pueden mencionar el barrio Matadero hacia el sur, las Hornillas y los alrededores de la antigua Chibcha, ambos hacia el norte, y el entorno de la Estación Central hacia el poniente, los cuales por sus características físicas y sociales constituían áreas muy definidas de la ciudad.

Después de 1900, las mayores facilidades de transporte contribuyeron al rebasamiento de los antiguos límites de la ciudad. Hacia el oriente de Santiago existían hasta esa fecha dos penetraciones de importancia: la Avenida Providencia y su continuación en el Camino de Apoquindo y más al sur el Camino de Ñuñoa (actual Avenida Irrarrázabal). Dichas prolongaciones en un comienzo no favorecían la continuidad del uso residencial desde el área central, especialmente en el primer caso, pues el carácter que asumió allí la propiedad eclesiástica fue muy fuerte, ubicándose en las cercanías de la Avenida Providencia una serie de congregaciones y conventos, tales como las Monjas de Providencia, la Compañía de María, el Seminario Conciliar, además de algunos hospitales como el del Salvador y San Vicente de Paul. Elló determinó que las posibilidades de extensión del carácter residencial se mantuvieran detenidas por largo tiempo, hasta que en 1895 se produjo la apertura de la gran Avenida Pedro de Valdivia, lo

que facilitó la localización residencial en esa dirección. Como dato ilustrativo es interesante señalar lo que apareció en la revista Zig-Zag del mes de enero de 1905; ésta, en un concurso para sus suscriptores, rifaba un chalet sobre la avenida mencionada. Desde 1910 en adelante empezó a tomar gran fuerza el poblamiento en esa dirección, especialmente en la denominada villa de Ñuñoa. En este lugar, en las inmediaciones de la Avenida Macul, comenzaron a instalarse una serie de importantes familias santiaguinas, las que con una intención vacacional en un primer momento y de residencia permanente después, fueron consolidando el crecimiento hacia el sur-oriente de Santiago.

De esta manera la expansión hacia las afueras de la ciudad rebasó completamente los límites urbanos fijados anteriormente y que habían quedado cerrados por el ferrocarril de circunvalación (1897-1911). Dicha expansión adquirió además gran fuerza hacia el sur. Las mayores facilidades de transporte provocaron un acercamiento de la ciudad con los que hasta entonces se consideraban sus suburbios, de manera que zonas tales como las aledañas al Camino de San Bernardo se constituyeron en uno de los lugares de mayor atracción para la generación y formación de nuevos barrios, todos anunciados y promovidos en la prensa de entonces. Así, la revista Zig-Zag del 10 de mayo de 1913 publicaba avisos de venta y promoción de la denominada villa Germania, que se ubicaba al final de la calle de San Diego y limitaba al oriente con la calle de Santa Rosa. Uno de los anuncios rezaba: "El gran modelo de las poblaciones y la más central en esta capital, ubicada en la esquina del Llano Subercaseaux, paradero número 6, Capilla Vieja, y a sólo 12 minutos de la Alameda de las Delicias y que por sus condiciones higiénicas puede llamarse el pulmón de Santiago".(10) Otra referencia esclarecedora apareció en la misma revista en agosto de 1915 bajo el título "La vida económica y tranquila", referido a dos nuevas poblaciones, las Villas Italia y Venezuela. El artículo señalaba entre otras cosas: "...en esta forma el crecimiento excesivo de nuestras grandes ciudades ha tenido forzosamente que resentir los servicios locales de insuficiencia. La pavimentación, el alumbrado, las instalaciones higiénicas, las mil comodidades de la vida urbana moderna apenas si favorecen los barrios centrales, aquellos en que está el asiento del Gobierno y del comercio mayorista, de los grandes negocios, en suma, haciendo ingrata, por la carencia de estos medios, la vida en los barrios en donde no alcanzan los servicios municipales."(11) El artículo continuaba: "...naturalmente ha venido la reacción. Las facilidades que dá la tracción urbana moderna, el tendido de nuevas vías tranviarias que permitan recorrer grandes trayectos en breves minutos, están produciendo el fenóme-

no contrario. Santiago tiende a descongestionarse. Al igual que las grandes capitales europeas que como París están rodeadas de una cintura de pequeñas y alegres poblaciones unidas por el ferrocarril urbano a la capital. En las cercanías de Santiago se han fundado poblaciones que a día toman más desarrollo. El menor precio de los alquileres, la facilidad del transporte, el aire puro que se respira en medio de las campiñas, la expectativa de hacerse propietario que dan algunas empresas, son factores que han contribuido a fomentar el desarrollo de las poblaciones vecinas a Santiago y a fomentar entre nosotros el gusto, tan común entre la raza sajona, de vivir en pequeñas villas independientes rodeadas de árboles y jardines, lejos del bullicio de las ciudades, buscando un refugio tranquilo y sano después de los afanosos quehaceres del día."(....)"Son contados los que pueden habitar una casa que posea condiciones de independencia, sin las intrusidades del vecino del lado (sic) o del piso alto, sin respirar las miasmas de la fábrica vecina. Es por eso que la vida en estas simpáticas villas de las poblaciones circunvecinas tiene múltiples halagos y ventajas evidentes. Tenemos el agrado de presentar esta vez a nuestros lectores algunos interesantes detalles de la población Villa Italia situada en La Cisterna ...único punto en los alrededores de Santiago donde se juntan cuatro líneas de ferrocarril, a saber: la del ferrocarril de Santiago a San Bernardo; la del ferrocarril que partía a poblaciones de Biaut y Nueva España; la que partía a La Granja y la línea de la población Villa Italia que recorre esta población y llegando a la "Venecia" que es adjunto de la Villa Italia, pasa además por el frente de otras".(12) El artículo concluía denominando a La Cisterna como el "núcleo más industrial y de mayor porvenir" en los alrededores de Santiago y daba cuenta de su clima y de sus parajes naturales.

Sobre las mismas facilidades proporcionadas por la ampliación de las redes de transporte, Ismael Valdés Vergara advertía en el Plan de Transformación de Santiago de 1917: "Los medios de locomoción obligan a cambiar las condiciones de las ciudades, las calles primitivas apropiadas para el tráfico de a pie o a caballo, resultan inoperantes para los coches e imposibles para los automóviles y tranvías, y especialmente para los autobuses; este progreso en las condiciones de locomoción obligan a las ciudades a progresar en su desarrollo."(13) Los tranvías, anota el investigador Ricardo Lama en un estudio reciente sobre el transporte urbano de Santiago, "a pesar de que circulaban en algunas partes de la ciudad, como la Alameda, por calles especiales que los separaban de las calzadas para automóviles y otros vehículos de locomoción colectiva, provocaban ya en ese entonces agudos problemas de circulación."(14) Con el tranvía sur

ieron también en la ciudad una serie de elementos tales como terminales, paraderos, redes de cables y postes, que junto al desarrollo del medio, alteraron el paisaje urbano.

El impulso que generó la ampliación del sistema de transporte en términos de extensión de la ciudad, fue sin duda importante. Sin embargo, la estructura urbana era modelada también por otros factores, esencialmente de orden natural, como ocurre con el río Mapocho hacia la zona norte. Fue su canalización en la parte central (1888-1891) y la construcción de los puentes metálicos, lo que incorporó efectivamente a la ciudad ese vasto sector caracterizado principalmente por el barrio denominado La Chimba. Otra intervención sobre el medio natural, aunque previa a nuestro período y que sin duda fue de gran representatividad en la medida que el ambiente obstruye o potencia el crecimiento y la forma de la estructura urbana, lo constituyó a comienzos de la década del 70 la remodelación del cerro Santa Lucía y en 1910-1920 del cerro San Cristóbal. Antes de su remodelación, el cerro Santa Lucía constituía un accidente geográfico cuyas condiciones naturales (fealdad, aridez) no lo hacían un lugar apto para quedar involucrado dentro de lo que se denominaba la ciudad propia. Con su transformación, el cerro ya no constituyó un elemento disociador de la continuidad de la ciudad hacia el oriente y facilitó su desarrollo en esa dirección.

Hacia el sur el límite fue establecido por el 'Zanjón de la Aguada', el cual fue reforzado por el hecho que paralelo a él se desarrollaba la línea del ferrocarril. El crecimiento más al sur de los umbrales señalados tan sólo se hizo efectivo en el momento en que se prolongaron las líneas de transporte tranviario. En otras direcciones, si bien los umbrales que impidieron el desarrollo no eran de la magnitud de los anteriores, el uso principalmente de viñas y parcelas lo retardaron notoriamente, desarrollándose la ciudad en forma de avanzadas a lo largo de determinados caminos como San Pablo, Camino de Chuchunco, Camino de Ñuñoa, de Apoquindo, etc.

Así, bajo la perspectiva descrita, la ciudad se hizo más compleja, creció y se especializó; sin embargo, dicho fenómeno de especialización tuvo lugar esencialmente en el continente definido hacia 1875, ubicándose las funciones más primadas del nivel urbano en lo que correspondía al área central, el lugar por excelencia en el que se entremezclaban una gran cantidad de funciones y actividades que le otorgaron a Santiago el carácter de gran ciudad. De hecho, muchos problemas de disfuncionalidad

asociados a la alta complejidad habían comenzado a hacerse presentes ya desde los comienzos del período analizado, alrededor de 1896-1897. El problema derivado de la presencia de gran número de tabernas y casas de tolerancia ponían en alerta a las autoridades y desembocó en la implementación de algunas medidas tendientes a regular su localización y su alternativa con funciones como la residencial, la educacional o la de culto, entre otras. Para ello se contaba con la ley del 11 de agosto de 1892 que en su artículo 5o. prohibía fundar establecimientos que expendieran bebidas alcohólicas a menos de cien metros de templos, cárceles o escuelas. Durante 1896, mediante una ordenanza de la Municipalidad, se establecieron las regulaciones a que estarían sometidas las casas de tolerancia para su localización y funcionamiento.

Puede efectuarse un análisis para el patrón locacional de las actividades urbanas. En este trabajo se ha tomado como ejemplo el año 1910, en la medida que fue representativo de la distribución de las actividades. Dicho patrón era, aproximadamente, el que se describe a continuación, según consta en la guía que acompañaba al plano de Santiago de ese año, editado e impreso por la Imprenta Diener y Cia.

La función administrativa y de gobierno representada por las sedes de los distintos ministerios y la Casa de Gobierno estaba localizada en La Moneda, salvo el Ministerio de Guerra -que estaba situado en la acera norte de la calle Moneda- y el de Industrias y Obras públicas situados en Morandé. Otras oficinas públicas se ubicaban de la siguiente manera: los Almacenes Generales en la calle Manuel Rodríguez, la Administración de Alcoholes en Compañía, la Aduana de Santiago en la Plaza de Armas, el Desinfectorio Público en Borgoño, la Dirección General de Contabilidad en Moneda, la Dirección Fiscal de Alcantarillado en Morandé, la Dirección de Obras Públicas, también en Morandé, la Inspección General de Instrucción Primaria en Amunátegui, la Inspección General de Tierras y Colonización en Moneda, la Mensura de Tierras en Agustinas, la Oficina Central de Estadísticas en Dieciocho, la Sociedad de Fomento Fabril en Moneda, la Tesorería Fiscal en la Alameda. En general, todas las funciones y actividades públicas se ubicaban en el área relativamente próxima al Palacio de Gobierno.

Las casas matrices de la prensa estaban instaladas fundamentalmente en Catedral, Bandera, Agustinas, Morandé y Compañía. Asimismo, las principales casas matrices de los bancos santiaguinos se ubicaban de la siguiente manera: los Bancos de Chile, Chile y Alemania, Garantizador de

alores, Hipotecario de Chile, Tarapacá y Argentina, Unión Comercial, República, Caja Hipotecaria, Ahorro y Préstamos, Crédito Unido y Unión en la calle Huérfanos, que sin duda era la más representativa de esta actividad; otros, como el Mobiliario Popular y Santiago en calle Ahumada, mientras que el resto prefería calles como estado, Morandé y Bandera, aunque en menor grado.

La función comercial estaba representada principalmente a través de calles como Estado, Ahumada, Huérfanos y los frentes de los portales en la Plaza de Armas. Allí se instalaba el comercio especializado mientras que el resto, el comercio diario, se distribuía en todos los barrios residenciales siguiendo el patrón de localización que hasta hoy presenta dicha función. La actividad comercial y de abastecimiento era además asumida por los mercados y mataderos siendo los más representativos el Matadero Público ubicado en calle Franklin, el Mercado Central, el Mercado de Santiago en Alonso Ovalle, los Galpones de la Vega, el Mercado de Verduras y Frutas en la ribera norte del río Mapocho -entre los puentes de Obeliscos y el de los Carros-, el Mercado Juan Gorigitía en la calle Cambel esquina de Garland y el Mercado Cardonal entre Brasil y Baquedano.

La función lúdica en Santiago hacia 1910 estaba representada esencialmente por los teatros y biógrafos, los que si bien mantenían una ubicación central, su localización estaba en cierto modo planteada con el fin de servir a barrios residenciales, apareciendo teatros tales como el "Electra" en Catedral con Sotomayor, el "Novedades" en Cueto 257, el "Park Theatre" en el Casino del Parque Cousiño, el "Dieciocho" en Alameda con Dieciocho, el "Coliseo Nacional" en Arturo Prat 1021, el "Iris" en Castro 130. La función descrita se complementaba con el sistema de paseos públicos y plazas que serán tratados con mayor detención en el capítulo correspondiente al espacio Colectivo.

La función cultural estaba representada por la Biblioteca Nacional (hasta entonces ubicada en la plazoleta Montt-Varas), el Instituto Nacional en Arturo Prat, el Instituto pedagógico en Alameda esquina de San Miguel (hoy Cumming), la Universidad Católica en Agustinas y la Biblioteca Popular en calle del Cerro esquina de Tres Montes (hoy Cerro Santa Lucía).

La función industrial encontró una ubicación aledaña a la línea del ferrocarril, generando lentamente barrios de carácter industrial en las inmediaciones de la estación Central, Yungay, Santa Elena y poste-

riormente, en la estación Mapocho. Estaban próximas a los puntos de acceso de la mano de obra y de las materias primas y a las áreas donde llegó parte de los migrantes rurales. Al sector oeste sur de la capital le correspondió la mayor concentración industrial de la época. Aparejado a ello comenzó la configuración de barrios populares obreros, como fueron los de Yungay, Carrascal, Mapocho y San Pablo hacia el oeste y el barrio Estación y San Eugenio al sur. Los últimos surgieron como fruto de la acción estatal, bajo la dirección del Consejo Superior de Habitaciones Obreras, que construyó poblaciones sobre suelos baratos.

La vivienda, en tanto, se localizaba formando barrios de acuerdo a distintos estratos socio-económicos en las cuatro direcciones. Hacia el norte, La Chimba seguía constituyendo un barrio de bajas condiciones situado en las inmediaciones de la Vega. Residencias modestas y cultivos de chacras en un sector caracterizado por su baja densidad. Hacia el sur el crecimiento fue sin un orden estricto, aunque continuó vinculándose a la prolongación de las líneas de tranvías, siendo la función habitacional predominantemente de baja calidad y entremezclada con la función de abasto. Hacia el poniente, el uso residencial de mayor densidad se extendió hasta Matucana y todo el sector Yungay. Más allá aparecen quintas y chacras en San Pablo y Chuchunco. Al oriente, finalmente, la vivienda comenzó lentamente a avanzar en forma de quintas por el Camino de Ñuñoa y en más alta densidad por el de Providencia. Cabe señalar aquí que en ese entonces Santiago no se encontraba unido a localidades tales como Apoquindo, Barrancas, Carrascal, Las Condes, Los Guindos y otros lugares que constituían aldeas con poblaciones propias vinculadas fundamentalmente al trabajo agrícola desarrollado en las parcelas. Las poblaciones de dichos lugares no sobrepasaban los 1.500 habitantes en ninguno de los casos.

Durante el lapso 1915-1920 los problemas de Santiago fueron los típicos de una urbe que recibe los impactos del acelerado crecimiento poblacional, los cambios tecnológicos y el creciente desarrollo económico favorecido en este caso por el hecho de que su riqueza salitrera le significaba buenos ingresos. Por ser Santiago la capital, éstos se concentraron fundamentalmente en ella, implicando un robustecimiento de su condición de polo de atracción. Esta razón hizo que la ciudad se extendiera cada vez más, ocupando de preferencia suelos baratos en las afueras. De este modo el casco más antiguo de Santiago se fue desvitalizando con una serie de zonas internas sin edificar; en la periferia los suelos eran más abundantes y baratos.

En agosto de 1923 se dictó un decreto que gravaba en un 20% adicional los sitios eriazos y la edificación inapropiada dentro del radio urbano más central, distinguiéndose cuatro áreas.(15) Dicha ley obligaba además a mantener en buen estado de conservación a aquellos edificios que tuviesen un valor histórico.

Hacia fines del período analizado, Santiago tenía ya una conformación que permitía identificar nítidamente la estructura de barrios habitados por gente de distinta condición social. La estructura a que nos referimos tendía a consolidar la especialización que cada área de la ciudad asume hasta nuestros días. Tienen especial importancia en esta estructuración barrios tales como Yungay, Quinta Normal-Lourdes, Estación, hacia el poniente; Bellavista, Recoleta y Barrio Independencia hacia el norte; los barrios San Diego, Matta y Parque Cousiño hacia el sur y en el área más central el barrio que constituía el centro cívico y comercial, además de los barrios Parque Forestal, Santa Lucía y Dieciocho-República, estos últimos eminentemente residenciales de alta categoría.

En las postrimerías de la década del veinte, la población de Santiago bordeaba los 600.000 habitantes, con una densidad muy baja debido a su extensión. La superficie que albergaba el recinto urbano hacia 1930, de acuerdo al censo de ese año, era poco más de 7.700 hectáreas. Contaba la ciudad con 814.839 kilómetros de cañerías de matrices de agua potable, 434.268 kilómetros de cañerías de gas, 325 kilómetros de líneas de tranvías eléctricos, un servicio local de teléfonos cercano a los 30.000 aparatos, calzadas pavimentadas del orden de 1.600.000 metros cuadrados y 550.000 metros cuadrados de aceras.

Como conclusión general se puede señalar que la estructura interna que ofreció la ciudad durante el período analizado resulta acorde con los momentos vividos por el país en el ámbito socio-político y económico, reflejando además la situación internacional operante. Las grandes migraciones campo-ciudad, la riqueza salitrera durante la Primera Guerra Mundial, el desarrollo de los medios de transporte, consolidaron a Santiago como la primera ciudad del país y contribuyeron a modelar su conformación. Este producto-ciudad resultó de la concurrencia de tres factores que, al interactuar produjeron dicho efecto. En primer lugar, debe reconocerse la importancia del factor económico. El país pasaba en esos años por un período de apogeo, en cuanto la explotación del salitre generaba grandes flujos de capitales hacia el país y fundamental-

mente hacia Santiago. Lo anterior derivó en una mayor capacidad gubernamental para la inversión pública y reforzó la base económica de la clase dirigente, siempre preocupada de asimilar su forma de vida al patrón de desarrollo europeo al cual, indudablemente, la ciudad no permaneció ajena. En segundo lugar, la conmemoración de las fiestas del Centenario de la Independencia se tradujo físicamente en un vasto programa de edificación y hermoseamiento orientado a dotarla de los edificios de carácter público necesarios para su definición de ciudad primada y capital administrativa de la nación. Finalmente, y en tercer lugar, la existencia en este período de una corriente de pensamiento que privilegió los problemas urbanos dentro del marco de un desarrollo global del país. Esto fue evidente tanto a nivel de gobierno como entre ciertos grupos de profesionales, lo cual se reflejó en la acción de un grupo de arquitectos tanto nacionales como extranjeros y en la generación de varios programas y planes de mejoramiento que fueron impulsados en la recién formada Sociedad Central de Arquitectos. De aquí derivó, posteriormente, el impulso que llevó a importantes reformas tales como las realizadas en la primera administración de Carlos Ibañez en 1927.

Las tres consideraciones anteriores se expresaron en la ciudad y le otorgaron la claridad formal necesaria para constituir el soporte físico adecuado que facultó su desarrollo funcional. Las actividades, entonces, se ordenaron espacialmente en un casco urbano cuyos límites fueron por mucho tiempo muy definidos, a pesar de las tendencias de expansión que la ciudad ya empezaba a experimentar principalmente hacia oriente y hacia el sur. El medio natural, que en algún momento condicionó enormemente la estructura urbana al ofrecer umbrales de difícil penetración -tales como el río Mapocho, el cerro Santa Lucía, y las zonas de chacras y quintas- fue modificado favorablemente para el uso y funcionamiento urbano. Ello contribuyó al inicio de la expansión de la ciudad al proveerla de nuevos sectores para su desarrollo.

Tal como lo advertíamos anteriormente, gran parte de la ciudad ofreció durante el período una estructura de fácil lectura e identidad para el habitante urbano, ya que con pocos elementos funcionales, contaba sin embargo con una jerarquía de espacios urbanos y canales de circulación que le otorgaban un alto grado de imaginabilidad. Por supuesto estamos refiriendo a la ciudad oficializada. Al mismo tiempo, Santiago se expandía hacia las cuatro direcciones, reforzando dos importantes ejes viales.

La Alameda, indudablemente, se constituía en el elemento estructurador de mayor fuerza de la ciudad, concurrendo sobre esta avenida la mayoría de los espacios de importancia y penetrando a la vez a los barrios más prominentes. La Estación Central de Ferrocarriles, el Palacio de Gobierno, el cerro Santa Lucía, la Plaza Italia y otros reforzaban el carácter de la avenida en el sentido oriente-poniente. En el otro sentido -norte-sur- el antiguo camino al sur y el camino al norte conformaban el otro eje cuya continuidad estaba determinada por las calles Gran Avenida, San Diego, Bandera e Independencia, de tal modo que adyacentes a él o bien sobre el mismo se ordenaban los otros puntos estructuradores: el Parque Cousiño, el Club Hípico, la Plaza de Armas, la Estación Mapocho y el complejo del abasto definido por la Vega y el Mercado Central. En su conjunto configuraban los puntos más notables de la ciudad; por lo mismo, estos elementos y los descritos anteriormente, se encontraron presentes en la formulación de todos los planes de transformación realizados para Santiago durante el período. Los elementos anteriores y los ejes definían así cuatro grandes cuadrantes, alterado solamente por la presencia de un eje adicional de oriente-poniente constituido por el río Mapocho, que también actuaba como elemento modelador de la forma urbana.

La estructura de ejes y bordes descrita, dejaba entonces distintos sectores en donde se ordenaba de modo preponderante la función residencial. Todos ellos giraban, eso sí, en torno al sector central de la ciudad enquistado en el triángulo definido por la Alameda y el río Mapocho hasta, aproximadamente, la calle Teatinos. En las cercanías de la Estación Central se encontraba ubicado el sector industrial, aprovechando las ventajas locacionales que representaba la cercanía del ferrocarril. La ciudad toda se encontraba cercada por el camino de circunvalación.

Evidentemente, la descripción anterior corresponde a una exaltación de la estructura subyacente de la trama santiaguina al comienzo del período analizado hasta 1915 (denominaremos estructura subyacente a la forma física que el habitante urbano rescata de la ciudad al usarla, para posteriormente internalizarla como 'la' ciudad). Pero es justamente la coincidencia que existía entre la estructura subyacente y la aparente - lo que la ciudad realmente es- lo que nos hace afirmar que la estructura de Santiago durante la primera parte del período era de gran claridad.

Los otros elementos que no aparecen mencionados en la descripción realizada -por ejemplo, la expansión que se registraba hacia el sur, el oriente y el poniente a partir de 1915- produjeron, si se acepta que la medida de la claridad de una estructura urbana es la coincidencia entre subyacencia y apariencia, un alejamiento de los puntos de interés urbano. Para el habitante esto derivó en una disociación de ambas categorías con la consiguiente pérdida de claridad al vivir en una ciudad compleja de entender en términos de su desarrollo como totalidad. Esta pérdida de claridad comenzó a hacerse presente a fines del período estudiado, generando una serie de nuevos problemas que analizaremos en una etapa posterior de la investigación.

NOTAS

1. Carlos Carvajal, "La transformación de Santiago", Revista de Arquitectura y Arte Decorativo (Asociación de Arquitectos de Chile, Santiago, 1929) nos. 6 y 7.
2. Ibid
3. Ibid
4. Ibid
5. Ibid
6. Cabe señalar que resulta sintomático el hecho que a través del desarrollo y crecimiento de la ciudad, la densidad de esa época (88 habitantes por hectárea) corresponda a la magnitud que aproximadamente ha tenido su evolución en el último siglo y medio.
7. El Mercurio, 4 de enero de 1912.
8. Ibid
9. Gustavo Munizaga, "Notas para un estudio comparativo de la trama urbana de Santiago de Chile", CLACSO, Pontificia Universidad Católica de Chile (Santiago, 1977).

10. Revista ZiqZaq, 10 de mayo de 1913.
11. Ibid, agosto de 1915.
12. Ibid.
13. Ismael Valdés Vergara, Plan de Transformación de la ciudad de Santiago (Santiago, 1917).
14. Ricardo Lama, "El transporte urbano de Santiago: evolución histórica e influencias, 1800-1930", Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, (Santiago, 1978).
15. Las cuatro áreas eran las siguientes:
 - a) Las Delicias, Río Mapocho, calle Santa Lucía y Avenida Brasil.
 - b) Ambos costados de la Alameda desde la Plaza Italia hasta la Plaza Argentina.
 - c) Avenida Parque Forestal en toda su extensión.
 - d) Calle Dieciocho, Ejército, República, Avenida España y Blanco Encalada.

* * * * *

EL HABITAT COLECTIVO

Patricio Gross

El habitat colectivo está constituido por todos aquellos espacios en que se desarrollan las actividades públicas de la sociedad. Estos espacios pueden ser abiertos o cerrados, pero tienen en común el que están destinados al uso social de la ciudad; forman lo que comúnmente llamamos el equipamiento urbano y comprenden tanto las plazas, parques y lugares de encuentro como los establecimientos de salud, de educación, deportivos, administrativos, comerciales y culturales.

La bondad del habitat colectivo, su abundancia, disponibilidad, eficiencia y seguridad, están determinando la calidad ambiental del espacio adaptado, en cuanto éste es capaz de albergar en condiciones biológicas, psicológicas y sociales satisfactorias la vida de la comunidad. En el período que nos preocupa hallamos mayor cantidad de testimonios sobre las áreas verdes y los lugares de encuentro que sobre el resto de los componentes del habitat colectivo. Estos testimonios se encuentran tanto en las obras escritas en la época y en la prensa como en las fotografías que se hicieron de la ciudad, ya sea en postales o en álbumes de divulgación de los encantos de ella.

En lo que dice relación con las áreas verdes debemos hacer presente algunas consideraciones que nos parecen significativas. En primer lugar, la existencia de espacios arbolados y áreas libres de la ciudad relativamente abundantes en relación a la superficie construida. A pe-

sar de los reclamos y lamentaciones de algunos medios de comunicación de la época, podemos estimar que, comparativamente con la situación actual (1984), la cantidad de áreas destinadas a grandes parques y jardines era extraordinariamente generosa. Para una población que al finalizar el siglo se empujaba sobre las 250.000 personas - censo de 1895- y doce años después alcanzaba a 332.000 aproximadamente -censo de 1907- ocupando unas 3.600 hectáreas en el primer caso y cerca de 4.000 en el segundo (1), casi la décima parte de la actual, ya existían el Parque Cousiño, la Quinta Normal de Agricultura, el cerro Santa Lucía, el paseo de La Alameda, el Parque Forestal, muchas plazas y el Club Hípico. Si bien ese último era privado, llenaba con creces la función de espacio de recreación y esparcimiento de al menos una parte de la población de Santiago. Además de estos, la ciudad contaba en 1924, al finalizar el período de nuestro estudio, con la reciente arborización del cerro San Cristóbal, al menos entre Pío Nono y Pedro de Valdivia, y el más tarde frustrado Parque Centenario, con lo que en la capital se duplicaron las 250 hectáreas, que aproximadamente representaban los parques antes mencionados.(2)

A pesar de lo anterior, la ciudad en general mostraba una gran aridez. Bastaba subirse a cualquier eminencia y mirar hacia el poniente para descubrir que fuera de las líneas de vegetación formadas por la Alameda, la Avenida Vicuña Mackenna y el Parque Forestal, lo demás era un conjunto uniforme y monótono de calles estrechas y de techos de zinc sin árboles, sin alegría.(3) Al menos quedaba el consuelo de que ciertos organismos del sector público tenían conciencia de la importancia que para la ciudad tenían las áreas arboladas tanto desde el punto de vista de la salud como desde el de la recreación.(4) Es así como el país vió el apareamiento de nuevas plazas, algunas de ellas en las áreas de expansión urbana. En 1894 se creó, en el nuevo sector oriente de la ciudad, la Plaza Ñuñoa, acompañando la consolidación urbana del barrio del mismo nombre, y al año siguiente la de Pedro de Valdivia sobre el eje de la nueva avenida. En 1901, la Plaza Vicuña Mackenna, junto al cerro Santa Lucía y por demolición del viejo edificio del Cuartel de Artillería. En 1906 el estado expropió un terreno desocupado ubicado junto a la Avenida Brasil, el que se encontraba en venta, dando así origen a la plaza del mismo nombre. Entre las plazas es importante mencionar la formación de la Plaza Colón, como resultado del proyecto de transformación de Santiago de 1892. Llamada Italia a partir de 1910, vino a dar una estructura definitiva al enclave constituido por el encuentro de grandes avenidas y el ferrocarril a vapor a Puente Alto (c.

1891) y desde donde llegaban y salían los carros de sangre y tranvías eléctricos, estos últimos desde septiembre de 1900.(5)

Sin embargo, pareciera que las plazas en los sectores populares no abundaban. Ello habría sido la causa, entre otras, de las pésimas condiciones de salubridad de la ciudad, tal como se desprende de un editorial de la Revista Médica de enero y febrero de 1893; allí se argumentaba sobre la necesidad de contar con nuevas y mejor localizadas plazas con las siguientes palabras: "Convendría también proceder inmediatamente y desde luego, antes que la propiedad adquiriera mayor valor, a la apertura de avenidas anchas, y sobre todo plazas convenientemente distribuidas. Las plazas deben prodigarse especialmente en los barrios pobres y es en ellos precisamente en donde sería más fácil abrirlas por ahora."(6) Aunque insuficiente y dirigida principalmente a ciertos sectores, la acción del estado fue fundamental para que Santiago alcanzara la cantidad de áreas verdes que mencionábamos. En efecto, aunque el Bosque de Santiago, situado en la bajada hacia Conchalí por la Pirámide, había sido cedido gratuitamente a principios del siglo por los señores Luco y Riesco -quienes donaron las 700 hectáreas que servirían de base para un futuro bosque-, "obra considerada indispensable para el mejoramiento climático de la ciudad"(7), la mayoría de los grandes parques y paseos del período en estudio no correspondieron a donativos. La Alameda, uno de los espacios colectivos más antiguos y representativos de la ciudad, correspondía al "pedregoso brazo sur del río Mapocho"(8), desde siempre reservado como área pública. El Parque Cousiño, hoy Parque O'Higgins, correspondió inicialmente a una adquisición ejecutada por el estado para ser destinada a ejercicios militares (1843) y de la cual posteriormente se entregaron 88 hectáreas a don Luis Cousiño para crear de su peculio un parque para paseo público (1870), aumentando considerablemente el valor de los terrenos adyacentes, entre los cuales se encontraba uno del propio señor Cousiño.

Otro tanto sucedió con la Quinta Normal de Agricultura que, a la fecha de nuestro estudio, conservaba intactas las 134 hectáreas que Claudio Gay destinara en 1839 a Jardín Botánico mediante adquisiciones sucesivas por parte del fisco a la familia Portales; ésta, propietaria de los suelos que se prolongaban hacia el centro de la ciudad, se benefició de las inversiones que realizó el estado, loteando y vendiendo sitios en el barrio Yungay entre la Quinta y la Alameda de los Capuchinos (hoy Avenida Ricardo Cumming). Tal fue la "villa de Yungay" al decir de Sarmiento, con una plaza al centro, la Plaza Portales, hoy Yungay, y

su alameda al sur, antigua cancha de carreras de caballos, llamada más tarde Avenida Portales.

El Parque Forestal correspondió a los terrenos ganados al río por la canalización del Mapocho (1891), los que fueron forestados a partir de 1894, no obstante los esfuerzos de algunos connotados vecinos porque las veinte manzanas destinadas por el Intendente Enrique Cousiño al paseo (1900), fuesen loteadas y edificadas. Similar origen, aunque algunos años más tarde (1911), tuvo el Parque Centenario, al poniente de la Estación Mapocho, entre el río y la línea del ferrocarril. El mismo cerro San Cristóbal, hoy Parque Metropolitano, concebido por don Pedro Bannen como un proyecto que debía alcanzar más de 500 hectáreas de parque hasta el Bosque de Santiago, fue posible gracias al esfuerzo del estado que en la década de 1910-1920 expropió los terrenos a la Orden de los Dominicos, a las Monjas Teresianas y a la sucesión del Arzobispo Mariano Casanova, destinando importantes recursos para hacer caminos, plantar y regar el paseo (1918 adelante) así como dotarlo de un funicular importado desde Italia (1924). Aun muchas de las plazas de la ciudad deben su existencia a la aplicación de facultades expropiatorias, como fue el caso de la Plaza Brasil, ya mencionada, que por indicación de don Pedro Bannen fue enajenada por el fisco mediante una ley del 14 de febrero de 1906.

Como podemos apreciar, fue principalmente la decidida voluntad del estado la que, a lo largo de muchos años, hizo posible que la ciudad contara con una buena dotación de áreas verdes, muy superior, proporcionalmente, a la de muchas de las épocas posteriores. Si bien algunos propietarios donaron o vendieron en condiciones favorables al fisco durante la extraordinaria gestión del Intendente Vicuña Mackenna (1872-1875), comprendiendo el excelente negocio que podían realizar al valorizar el resto de sus propiedades subdividiéndolas para nuevos barrios, muchos de ellos se negaron sistemáticamente a colaborar con los planes de mejoramiento urbano, amparados por vinculaciones políticas o sociales, así como por la carencia de recursos fiscales o por la falta de voluntad institucional para aplicar las facultades expropiatorias. Sobre este punto un autor decía: "(la) belleza de los alrededores ha creado a las ciudades un problema gravísimo, cual es el éxodo de sus habitantes. Santiago antiguo se desangra y desvaloriza en obsequio de las comunas adyacentes. ¿Es un justo castigo para la sordidez de los propietarios que resisten el ensanche de las calles y la renovación de sus predios? Sí. Los graves varones que han obstaculizado desde hace treinta años los proyectos

avenidas radiales o de nuevas plazas y parques, y que han buscado recursos para burlar la ley de expropiación ayudados, a veces, por arquitectos retrógrados, pagan ahora su estulticia e imprevisión con el destrozo de sus intereses. Los enemigos de la belleza no tienen remisión de culpa. Este es el primero y el más grave de los pecados capitales."

3)

La existencia de una gran proporción de terrenos destinados a áreas verdes durante el período comprendido entre 1891 y la década de 1920, no es sinónimo de buena calidad en la arborización y el equipamiento de los paseos. Muchos de ellos no eran más que un macizo o una explanada desnuda recién comenzados a forestarse, como el caso del San Cristóbal y el Parque Centenario, no siempre debidamente plantados y mantenidos por la autoridad respectiva. A través de los documentos de la época podemos verificar como los parques sufrían una serie de vicisitudes, dependiendo de la preocupación y cuidado de los encargados, como del interés y los recursos del municipio capitalino. La Alameda de las Delicias, no obstante las transformaciones que Vicuña Mackenna le hiciera con el fin de embellecerla y mejorar el paseo, a fines de siglo estaba tan descuidada que las acequias que corrían a lo largo de sus avenidas despedían un olor pestilente. Su extremo oriental permanecía en un estado semi-rural, mientras que los añosos árboles que existían entre el antiguo hospital San Juan de Dios y la iglesia de San Francisco eran tronchados para crear un 'Parque Inglés', cometiéndose la increíble aberración de plantar en lugares públicos praditos con césped y plantas inadecuadas. (10) Felizmente aún se conservaban grandes encinas entre las estatuas de O'Higgins y San Martín (actuales calles de Morandé y San Martín) lugar en que se daba cita a las once del día la sociedad santiaguina, lo que no impedía que la fobia municipal por los árboles se ensañara con algunas de las hileras de los bordes del paseo para tender rieles del ferrocarril eléctrico o que, con el inicio de un nuevo "proyecto de transformación", se arrancaran las especies existentes entre las calles Ejército y Vergara para formar "jardines suspendidos" donde antes estaba la Fuente de Neptuno (1913). La Revista ZigZag, en su edición del 14 de noviembre de 1914, consignaba así la situación de destrozo y despreocupación que sufría la Alameda: "Con ánimo ligero (el municipio) dá carta blanca a empresas de transporte para abrir heridas, arrancar árboles, tender rieles y, en una palabra, tratar a un paseo público que cuesta sacrificios y es el orgullo de Santiago, como a terreno erial y abandonado; (esperamos) que alguna vez se reaccione y haya más respeto por los bienes de la ciudad."(11)

A pesar de lo anterior, la Alameda era indiscutiblemente la principal avenida de Santiago y el paseo peatonal por excelencia, con amplio bandejones arbolados. Además, durante nuestro período, se produjo la consolidación espacial de la Alameda, siendo ocupados todos los terrenos aledaños por edificación continua de buena calidad. Las líneas de edificación se apreciaban muy nítidas, especialmente en la fachada sur conservando una altura constante de dos pisos como promedio (10 metros aproximadamente). Lo anterior permitía 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 Central o Alameda. El respeto por una línea de edificación uniforme y su adecuada proporción, crean un orden espacial de gran armonía. Por otra parte, hacia el final de la época se aprecian, en las fotografías de que se dispone, los árboles de considerable altura y hoja caduca, que proporcionaban sombra en el verano y sol en los meses de invierno. El bandejón central contaba además con pavimentos, bancos y monumentos que enriquecían y dignificaban el caminar, transformando a la Alameda del período en el gran paseo, lugar de encuentro y espacio simbólico de la ciudad.

Sin embargo, un análisis más detallado y cercano, como el que consigna la Revista ZigZag en 1924, nos presenta una Alameda que, aunque majestuosa, ha ido perdiendo su señorío por abandono y descuido.(12) Los bancos de piedra estaban destruidos, y se utilizaban para cocinar, el alumbrado era deficiente, faltaban fuentes y monumentos, proliferando por todas partes kioscos de espantoso aspecto, no obstante la dignidad de la anchura que acogía un paseo central amplio, dos andenes en el lado norte y en el lado sur, a los que se sumaban sus respectivas calzadas despejadas con dos aceras para peatones de más de cuatro metros de ancho cada una.

Pero no sólo la Alameda sufría periódicas devastaciones de sus especies. En el Parque Cousiño, que había recibido 60.000 árboles de su benefactor, se derribaron muchos de ellos, hermosos y de gran envergadura, para ser reemplazados por plantaciones raquílicas.(13) A pesar de ello, el paseo contaba con soberbios bosques, paseos campestres familiares, zonas de picnic hasta con mobiliario, extensas avenidas para ciclistas. En la elipse central, destinada a los ejercicios militares, se jugaba fútbol y se encumbraban volantines y ñeclas. Sólo la hermosa laguna se encontraba hacia finales del siglo en estado deplorable. En la década del veinte, el parque comenzó a languidecer. Los prados se

convirtieron en malezas, grandes árboles dejaron de regarse para finalmente caer en un completo abandono.

Aunque no constituía un lugar de encuentro y paseo al estilo del Parque Cousiño, la Quinta Normal de Agricultura tuvo también momentos de gran auge y esplendor en sus plantaciones y estuvo dotada de equipamientos deportivos y culturales. El nuevo siglo parece iniciar un buen período para la Quinta con la presencia de competentes administradores y el favor del público que concurría en grandes multitudes a practicar fútbol o a nadar en su piscina, excelentemente equipada y la primera en inaugurar los baños mixtos de hombres y mujeres (1922). Aparentemente no había sido así a fines del siglo diecinueve, donde a decir de un diario de la época, la Quinta era el lugar más sucio, abandonado e indecente de Santiago: malos caminos, el agua de la laguna podrida y el Jardín Zoológico con que contaba, hediondo, indecente y vergonzoso (1898). Puede ser que la referencia anterior no refleje con exactitud la situación de la Quinta en esos años, pero, desgraciadamente, es la única con que contamos al presente.

Entre los parques de la ciudad, el cerro Santa Lucía era el que despertaba mayor admiración de los extranjeros que visitaron Santiago durante el período de nuestro estudio. Ningún otro podía igualar el atractivo que encerraba el peñón transformado por Vicuña Mackenna en 1872, siguiendo el modelo romántico y neo-gótico de los parques europeos de la época. Numerosas transformaciones sufrió el cerro desde fines del siglo XIX y el primer cuarto del actual. Además de dotársele de abundantes atractivos tales como un teatro de variedades, un ferrocarril de cremallera y una entrada monumental -la que despertó airadas protestas de gran parte de la opinión pública-, las obras de mayor impacto urbano fueron sin duda las expropiaciones de terrenos particulares que cerraban el parque hacia la Alameda de las Delicias, la principal avenida capitalina (1897) y, más tarde, la de las casas que ocupaban el extremo noreste del cerro que, al demolerse, dejaron libre la puntilla junto a la calle Merced. (1910). Estas últimas expropiaciones, emprendidas junto a otros trabajos con la finalidad de dar realce al Santa Lucía para las fiestas del Centenario, permitieron la apertura de las calles Miguel de la Barra y Santa Lucía, conectando la Alameda con el Parque Forestal, el Palacio de Bellas Artes y los barrios situados al norte del río Mapocho.

Muchas de las transformaciones experimentadas por el cerro no fue-

ron del agrado del público; a su juicio, muchos de los cambios habían solamente afeado el paseo. Al respecto, en la Revista ZiqZaq se manifestaba: "Deseamos referirnos al primer paseo público de Santiago, el más hermoso de todos, y el que durante los últimos años ha sido el blanco obligado de todos los desaciertos de mandatarios inescrupulosos e ignorantes: el cerro Santa Lucía...Algunos alcaldes, llegaron a hacer pintar con colores chillones las estatuas del paseo. En otra ocasión se tuvo que impedir a viva fuerza que algunas rocas de la vieja subida fueran pintadas al óleo..."(15) También despertaron ácidos comentarios de los contemporáneos algunas medidas de la autoridad edilicia, como el arriendo de que fuera objeto el paseo para su explotación por una empresa privada, la que cobraba una entrada a los paseantes por subir y visitar el peñón (1904).

Pero a pesar de las opiniones adversas aquí consignadas, son numerosas las referencias en la prensa y escritores de la época sobre el hecho de que el Santa Lucía constituía uno de los más importantes parques y lugares de interés de la ciudad, elevando ostensiblemente la calidad ambiental de las áreas libres y los espacios públicos de la capital, aún cuando ellos no fueran suficientemente usados por los santiaguinos "El paseo mantiene su primacía...como higiene y limpieza, como frescura y aseo, con sus sendas escrupulosamente conservadas, con sus follajes esmeradamente lustrosos, límpidos, gratos a la vista, aromado el ambiente. Frecuentar los paseos en el Santa Lucía es una felicidad para los sanos que gozan con los espectáculos de la naturaleza y una medicina a la moda, segura y demasiado barata para muchos enfermos. Por desgracia, no se han propagado estas ideas y nuestros hábitos que nos alejan de los paseos matutinos al aire libre. Aquí son raros los andariego...Doliente pena ver casi desiertos nuestros paseos más higiénicos."(16)

Finalmente, en lo que respecta a la existencia y calidad de los espacios libres de Santiago, es preciso mencionar que, además de contar con una proporción de áreas verdes, la ciudad tenía en sus alrededores excelentes lugares de encuentro y recreación. A pesar de estar alejados de la trama urbana, los alrededores eran perfectamente accesibles a comienzos del siglo por medio del automóvil. La Revista ZiqZaq consigna en algunas ediciones de 1905 los 'paseos campestres' a Pirque, tanto al fundo de la señora Emiliana Subercaseaux de Concha, como también a San Juan y al fundo Las Majadas; asimismo, se viajaba a Macul, propiedad de campo de la sucesión de don Arturo Cousiño "situada a la distancia de una corta travesía en carruaje desde la capital..." También se pu-

icaban noticias como la siguiente: "a las ocho de la mañana partía la calle Nataniel esquina del Instituto (hoy Alonso Ovalle) un alegre convoi formado por numerosas carretelas, coches y caballos hasta la cha- que posee en Ñuñoa don Luis Gregorio Ossa. A las seis de la tarde verificó el regreso." Otro lugar visitado era el "vecino pueblo de enca", meta de las excursiones domingueras del Club Ciclista Independencia formado por vecinos del barrio del mismo nombre. Como es claro, los lugares de paseos extraurbanos estaban claramente segregados, así como los medios de transporte que en cada caso se empleaban.

Otros lugares de los alrededores de la capital servían como ambiente de veraneo y descanso, encontrándose referencias de los Baños de Apoquindo en El Mercurio de enero de 1910, el que exaltaba sus atractivos para pasar en ellos los meses estivales. También la Revista ZiqZag se refería a los baños, expresando que "se puede decir que a las puertas de Santiago existe hoy día el mejor establecimiento para pasar las molestias de esta época de calor con toda clase de comodidades. Tocante al clima, no hay nada que decir. Apoquindo ha sido siempre recomendado por los mejores médicos."(17) Desgraciadamente, los alrededores de Santiago, hacia fines del siglo XIX, se habían despoblado de aquellas especies arbóreas con las que se había realizado una interesante reforestación tiempo antes, situación que se mantuvo en los años siguientes, con la excepción de los parques que acompañaban algunas casas de fundos y la existencia de quebradas precordilleranas que mantenían muchas de las variedades nativas.

Al referirnos a las importantes obras de creación de parques y avenidas en Santiago, conviene recordar que su existencia era el resultado de una obra de artificialización, pero no sólo en cuanto todo proceso de transformación del medio natural lo es, si no también en la medida que, tanto las especies que se usaron como el diseño en que fueron dispuestas, en muchos casos procedían de un medio y de un ámbito histórico-cultural muy diferente al de Chile en esa época. En efecto, en ese período, como ahora, las condiciones climáticas de la región de Santiago eran semidesérticas, con una formación vegetal típica compuesta por matorrales de espinos y una rica cubierta herbácea de gramíneas y bulbos que florecen en primavera. Sólo existían bosques aislados de maitenes en el Cerro San Cristóbal y el Manquehue, y quillayes y robles, todavía abundantes, en el Cajón del Maipo y la Dehesa, encontrándose pequeños conjuntos de pataguas y peumos en la zona conocida como Agua del Palo. Sin embargo, los parques con que contaba la ciudad en este período, eran el

producto de una arborización no nativa en su mayor parte, la que por lo demás se adaptó extraordinariamente bien a las condiciones climáticas y edafológicas de nuestro medio.

Por otra parte, los diseños empleados en parte importante de los parques, eran muy diferente a los que configuraron los lugares públicos de esparcimiento en épocas anteriores, cuando se caracterizaban por sus anchas avenidas de trazado recto y suelo duro, bordeadas de acequias que regaban filas de árboles.

Al analizar la creación de algunos espacios de esparcimiento del período o las transformaciones a que fueron sometidos los ya existentes podemos apreciar la incorporación de nuevos conceptos y trazados para organizar los lugares de recreación de la población, como tan bien lo expresara el diario El Chileno en un comentario del 17 de junio de 1910 señalando que se ejecutaban "...plazas, jardines y parques ingleses de raros dibujos y caprichosas formas, al estilo de los que se construyen en los hermosos parques de Berlín y Francia." (18) Hasta nuestra adusta Plaza Mayor de Santiago recibió el impacto de los modelos extranjeros y de las especies introducidas, desde que en 1872 Vicuña Mackenna ordenara plantar 52 árboles, tales como olmos, acacios, arces, gomeros y pimientos, todos ellos no nativos. A fines del siglo, el paisajista alsaciano Guillermo Renner diseñó un jardín al estilo francés, eliminando la reja que protegía la plaza y plantando tres ceibos, araucarias magnolias y brachychiton, muchos de los cuales nos acompañan hasta hoy. Hacia 1900 la Alameda estaba conformada por cuatro hileras de encinas, olmos y plátanos orientales, los que reemplazaban a los antiguos álamos por pasados de moda, que algunos años después formaban un imponente mazo vegetal de considerable altura y adecuada proporción con la edificación continua de hermosas mansiones de dos y tres pisos. Infelizmente, la costumbre de remodelar constantemente los jardines, arrasó varias veces con las excelentes especies arbóreas.

El lugar en que la vegetación introducida cambió la fisonomía de un inhóspito peñón en uno de los más bellos paseos de Santiago fue el cerro Santa Lucía. Más de mil árboles cubrieron las desiertas rocas que habían servido de "depósitos de basuras, refugio de lagartijas y de vagos, de cementerio de disidentes y, a veces, de patíbulo" (19), por lo cual fue preciso acarrear 18.000 carretadas de tierra vegetal, dotarlo de agua, edificios, estatuas, jarrones, alumbrado a gas, trazado de grandes caminos de circunvalación, senderos y plazoletas en los que tra-

ajaron hasta 200 presidiarios. "Tardes exquisitas. Decididamente artificial tiene algo de bueno a veces " hizo exclamar el parque crítico viajero Albert Malsch, en contraposición a la denominación de 'hillock of rocks' (montículo de rocas) dado por los viajeros británicos en la primera mitad del siglo XIX.(20)

Como mencionábamos antes, el magnate Luis Cousiño creó en 1870 un parque al estilo del Bois de Boulogne de París en los terrenos del antiguo Campo de Marte, y de acuerdo al proyecto del urbanista español Manuel Arana Bórica y del paisajista francés Renart. Ailanthus, nogal negro, pimienta, variedades de encinas y álamos, componían las zonas boscosas y en la romántica isla del centro de la laguna, se plantaron robles americanos, el ceibo enano, el árbol de las tres espinas y el ciprés calvo, llegando a formar una tupida maraña hasta el agua.

Al transformarse la Quinta Normal de Agricultura en un concurrido paseo, lo fue gracias a que sus árboles se habían convertido en magníficos ejemplares y se habían establecido novedades como un tren de miniatura, una laguna rodeada por un parque diseñado al estilo inglés, un museo de pintura levantado por el pintor Pedro Lira en 1882, y un palacio monumental, actualmente Museo de Historia Natural, que había albergado en 1875 la gran Exposición Internacional. Destacaban en el parque la frondosidad de los ginkos, liquidámbar, cedros, encinas, platanos orientales y palmeras introducidas.

El Parque Forestal, imitando el diseño de los parques europeos de fines del siglo, debía su encanto a los árboles que formaban un hermoso techo vegetal. Variedades de encinas, castaños, tilos, araucarias, palmeras, plátanos orientales, entre otros, levantaban sus esbeltos troncos sobre los extensos prados de pasto, sombreando caminos sinuosos o amplias y rectas avenidas, de acuerdo al proyecto del paisajista francés George Dubois (1900). El parque llegó a ser un lugar predilecto de los santiaguinos, tanto paseantes como intelectuales, que se reunían bajo su sombra acogedora y cuyo atractivo, como lo recordaba la Revista ZigZag radicaba en que "cuando la primavera estalla en brotes y olores, el Forestal se adorna con perezas de estudiantes e impaciencias de enamorados".

Hasta comienzos de este siglo, el uso acostumbrado era plantar especies arbóreas importadas, tanto del Viejo como del Nuevo Mundo: encinas, olmos, tilos, castaños, magnolios, palmeras, cequias, cedros, ci-

preses, que crecían acompañados tímidamente por algún peumo o palma chilena, característica que también poseían los parques y jardines privados que existían en los alrededores de la ciudad. Por la suavidad de clima de la zona central fue posible que todas estas especies se desarrollaran bien, regadas abundantemente por canales y acequias durante los largos meses del verano.

El cordón del San Cristóbal hasta la Pirámide, aquella mole abrupta, salvaje, que constituía un borrón por su áridéz, fue transformándose en uno de los paseos más atrayentes de la ciudad por su calidad de mirador panorámico, la seducción infantil del zoológico, el funicular y especialmente por su progresivo equipamiento y forestación. Las laderas perfumadas con espinos, debieron alternar con las nuevas especies introducidas, como aromos, pinos insignes y eucaliptus, estos últimos, ardorosamente incorporados a nuestra vegetación por Vicuña Mackenna varios años antes. El proyecto paisajista del cerro fue realizado por el arquitecto argentino Carlos Thaya, habiéndose hacia 1920 plantado 5.000 árboles y dado ocupación a más de 3.000 cesantes.

Es apropiado destacar que si bien la ciudad aparecía satisfactoriamente dotada de espacios libres, no nos equivocamos al afirmar que su uso estaba restringido, en muchos casos, a sólo una parte de la población. Había una apropiación diferenciada del habitat colectivo, que rechazaba a ciertos sectores de la sociedad de la época a través de barreras culturales y psicológicas y que para los grupos de menores recursos resultaba imposible sobrepasar. Aún cuando no existieran impedimentos físicos, estos grupos aparecían excluidos de ciertos espacios públicos, espacios que además eran carentes de significado e importancia para su identidad social. Sólo en ciertas festividades estos lugares adquirían sentido y se volvían accesibles a toda la ciudadanía, constituyéndose en la sede de uno o dos ritos masivos anuales, donde tomaba vida la participación de todos los habitantes para, una vez pasada la celebración retornar a su ritmo propio y exclusivo. En todo caso, al despuntar la década del veinte, la situación experimentó profundos cambios como resultado de las transformaciones político-sociales, las que se traducirán en una creciente importancia de la llamada clase media.

El hecho de que los espacios dedicados al esparcimiento y la recreación aparezcan asociados especialmente a los grupos altos de la población, tanto en su uso como en su significado, podría explicar en parte la preocupación de las autoridades, que también pertenecían a dichos gru-

pos, por crear y conservar parques y áreas verdes dotados de excelente equipamiento formal y material. La coherencia que observamos en los diseños, corresponden a un estilo europeo en boga en la época y con el cual la alta sociedad santiaguina se identificaba con agrado. La Alameda de las Delicias, nuestro principal paseo, es un buen ejemplo de la situación que se describe. El sector central y otros tramos de la avenida se constituían, según un observador, "...a las 11 del día, en un concurrido punto de cita de nuestra sociedad...ir y venir de paseantes, en su mayoría jóvenes...que charlan, rien, cambian saludos."(22) Entre las calles Morandé y Manuel Rodríguez, equipada con instalaciones de bares y restaurantes como la Confitería Torres y ferias como la del señor Lope-tegui, la Alameda era el lugar de los matinales hasta que sonaba el cañonazo de las doce, disparado desde la cumbre del Santa Lucía. Hacia el final de nuestro período, el paseo comenzaba más tarde, después que los elegantes y las damas de sociedad, terminados los quehaceres y compras en el 'centro', y sin paquetes en la mano porque era mal visto, salían por la calle Ahumada a la Alameda, recorriendo varias veces el mismo tramo hasta la una del día, hora en que se dirigían a almorzar y luego dormir la infaltable siesta que reponía de tan largos desplazamientos. Ciertos días del año, el distinguido paisaje de la Alameda se transformaba, celebrándose en ella procesiones religiosas, paradas militares, la Navidad y el Año Nuevo. En estas ocasiones se volcaba toda la ciudadanía, sin distinciones de categorías sociales, a celebrar las fiestas que tenían como escenario el espacio colectivo por excelencia de la ciudad de Santiago. "Con extraordinaria animación se celebró este año la Pascua -escribían en la Revista ZigZag- las pintorescas ventas que se instalaron en la Alameda estuvieron tan concurridas y alegres como en las mejores ocasiones. Las frutas, los refrescos, las pequeñas chucherías y juguetes de barro picaban la curiosidad y el apetito de los paseantes. La alegría no decayó ni un momento y el simpático jolgorio se prolongó hasta avanzadas horas de la noche."(23) La alegría popular se había desbordado, a juicio de algunos, provocando "escenas de vicios", por lo que a fines del siglo las autoridades acordaron suprimir las fondas de la Alameda, desatando en otros sectores airadas protestas. Las reacciones contrarias a la decisión edilicia hacían ver que se estaba atentando contra una fiesta tradicional, a la que concurrían más de 100.000 personas, y la atribuían a la presión ejercida por ciertos grupos que consideraban inaceptables las diversiones del pueblo.(24) En todo caso, pareciera ser que la decisión se revocó muy pronto, y es así como podemos constatar la reimplantación y permanencia de las fiestas por lo menos durante el resto del período que nos preocupa, aceptándose que

en la Alameda, siquiera algunos días del año, compartieran su bandejón central la gente linda con el pueblo, que aparte de esas ocasiones, permanecía como mero espectador de un espacio público de su ciudad.

El Parque Cousiño también era un lugar de encuentro de la sociedad de Santiago, en "victorias con monogramas y cocheros de librea". Entre las 6 y media de la tarde y las ocho, las avenidas se veían desbordadas por elegantes carruajes y automóviles que conducían, pausada y negligentemente, a las más hermosas damas de la aristocracia; pareciera que las anchas y sombreadas avenidas, diseñadas de acuerdo a los patrones de los parques franceses de fines de siglo, encontrarán en este paseo ritual su más plena justificación. Al retirarse los coches y caer la noche, acudían al lugar en verano multitudes de personas pertenecientes a otros grupos sociales, para descansar en los bordes tranquilos de la laguna bajo la iluminación de un medio centenar de grandes luminarias eléctricas. Pero la oportunidad en que el Parque se convertía en el centro de toda la ciudad, ricos y pobres juntos, era durante las fiestas del dieciocho, donde desfilaban las tropas y se desarrollaban con desbordante alegría las ramadas y fondas. Comenzaban las celebraciones el día 17 para terminar el 20, durmiendo el pueblo la borrachera a la sombra de los eucaliptus y convirtiendo al ilustre Cousiño en un "paseo popular regalón y al alcance de todos".(25) Para proteger al Parque se construyó un muro de ladrillo por todo el perímetro entre 1897 y 1908, pero con el auge de la clase media en la década del veinte, fue demolido para darle "un carácter más democrático, al cual todo el pueblo tuviera acceso."

El cerro San Cristóbal también fue testigo de la discriminación que se ejercía, informalmente en muchos casos pero muy explícita en esta circunstancia, contra los sectores populares de la población en lo que al uso de las áreas libres se refiere. En efecto, la ley de expropiación del cerro contemplaba iniciar los trabajos de habilitación de subidas y accesos al parque por las calles Pío IX y Loreto, pertenecientes al popular barrio Recoleta. A pesar de lo anterior, las obras comenzaron por Lo Contador, en la parte más distante de la ciudad de la época y que demandaba un gran esfuerzo para llegar hasta allí no presentando, en cambio, dificultad alguna para los escasos automovilistas de esos años (1918). Es por ello que los vecinos de Recoleta pedían, a través de los medios de comunicación, que era preciso que el nuevo parque fuera dejado "al alcance de todos, incluso los pobres..."(26)

Concluyendo, podemos afirmar en lo que respecta a las áreas verdes

urbanas y parques del período, que, en primer lugar, existía una gran abundancia de ellos en relación a la superficie construida y a la proporción que hoy día tenemos en Santiago, en gran parte gracias a la acción del Estado; en segundo lugar, constatamos que los paseos eran el resultado de obras de artificialización del medio natural, introduciendo especies no nativas que se adaptaron excelentemente bien a nuestro clima y recurriendo a diseños que reproducían los parques ingleses, franceses y vieneses; por último, podemos demostrar que el uso de las principales áreas verdes de la ciudad era profundamente segregado, existiendo una apropiación diferenciada que sólo en ciertas ocasiones reunía a toda la población sin distinción de clases sociales.

Sobre los diferentes servicios públicos, desde el punto de vista de la abundancia y calidad de las edificaciones, es preciso señalar que ellas alcanzaban, en general, un buen nivel. Santiago experimentó un notable cambio, producto del esfuerzo desplegado por el sector público para dotar a la ciudad de equipamiento colectivo, especialmente aquel que acogía funciones administrativas, culturales, de abastecimiento, recreación y transporte ferroviario. Lo anterior debe entenderse dentro del empeño puesto por las autoridades para celebrar con gran solemnidad y pompa el primer Centenario de la Independencia, al cual contribuía con mucha propiedad la edificación edilicia. Las construcciones se revestían con el estilo ecléctico de fines de siglo, utilizaban el acero para salvar las grandes luces e introducir la nueva imagen urbana que cambió los puntos de referencia tradicionales y la legibilidad de Santiago. El país gozaba de una gran prosperidad económica y el financiamiento fluía generoso para los edificios que realzaban el aspecto de la capital de Chile, escenario del accionar del poder político, económico y social de la época.

Sólo las escuelas públicas, varias oficinas públicas, y algunos de los establecimientos hospitalarios y de salud no parecían recibir una atención prioritaria por parte del Estado, debiendo adecuarse las antiguas construcciones, anteriores a 1891. Su deterioro y vetustez no alcanzaban a perturbar la faz representativa de la ciudad y los reclamos de los usuarios y algunos profesionales no lograban comprometer aún la tranquilidad pública y el esplendor de las fiestas del Centenario.

Entre las denuncias que, con claridad, verificaban este contraste, cabe destacar la del profesor Venegas: "Hasta ahora se ha trabajado por empujar al país y se ha conseguido darle una mano de barniz con que se

alcanza a sorprender a los extranjeros con espíritu vulgar (...) pero entretanto el pueblo que es lo principal permanece en un abandono deplorable: tenemos ejércitos, buques y fortalezas, ciudades y puertos, teatros e hipódromos, clubes, hoteles, edificios y paseos públicos, monumentos y (lo que más engraidos nos tiene) magnates opulentos dueños de verdaderos dominios, que viven en palacios regios, con un fausto que dejó pasmado a don Carlos de Borbón; pero no a mucha distancia de los teatros jardines y residencias señoriales, vive el pueblo, es decir las nueve décimas partes de la población de Chile, sumido en la más espantosa miseria económica, fisiológica y moral, degerando rápidamente bajo el influjo del trabajo excesivo, la mala alimentación, la falta de hábitos de higiene, la ignorancia extrema y los vicios más groseros".(27)

A modo de ejemplo podemos mencionar que hacia fines de la década de 1910 nos encontramos con una creciente preocupación por parte de ciertos médicos por las altas tasas de tuberculosis encontradas entre los empleados de numerosas oficinas públicas del país. Debido a ello el Consejo Superior de Higiene decidió comisionar al doctor Manuel Camilo Vial para que estudiara e informara sobre el estado de las oficinas afectadas por esta enfermedad. En El Mercurio del 21 de enero de 1918 aparece el informe de la Casa Central de Correos y de la oficina de Telegráfos del Estado. Respecto a la primera, en la que trabajaban cerca de 300 empleados, dice el informe: "a) Sección correspondencia del país: los pavimentos de madera se encuentran en muy mal estado...los lavatorios para el personal en iguales condiciones; b) Sección envío terrestre: tiene un personal de 50 empleados que disponen de un solo lavatorio, de desagües muy desaseados y los pavimentos de la cocina en muy mal estado; c) Sección carteros: es una oficina amplia pero falta luz y aire; sus pavimentos y lavatorios como los del resto de las oficinas en muy mal estado, y no se usan más saliveras que el piso (70 empleados); d) Sección giros postales: (14 empleados) funciona en una sala estrecha, cruzada de tabiques de la cual la mitad está usada por el departamento que da acceso al público; sus paredes empapeladas se conservan en mal estado, sus pavimentos lo mismo, sus puertas desaseadas; el único lavatorio, mal tenido... e) las demás secciones adolecen de los mismos defectos; f) los excusados, en número de siete para el personal de empleados hombres, son inmundos...No hay empleados que hagan el aseo de las oficinas...la dirección dice que no se consultan fondos para reparaciones y aseo..." Esta situación se mantenía el año 1924, siendo notoria la estrechez del local y la falta de oficinas adecuadas.(28)

En cuanto a Telegráfos del Estado, donde trabajaban 200 personas, las condiciones higiénicas no eran mejores, haciéndose innecesario, a nuestro juicio, reproducir los párrafos más significativos del informe.

Para el caso de los establecimientos educacionales, ya para el año 1899 disponemos de un informe firmado por la doctora Eloísa Díaz en el que afirma que "casi todas las escuelas carecen de condiciones higiénicas, son insalubres y completamente inadecuadas" (29), dando una lista de las que considera inaceptables y las que requieren arreglos.

En un artículo aparecido en la Revista de Higiene de 1903, con motivo de una inspección practicada a las escuelas de mujeres, mixtas y de hombres, se publica un cuadro con la ubicación de los establecimientos, metros cuadrados de terrenos edificados y número de salas y de alumnos, para terminar con un "juicio higiénico" sobre cada uno de ellos. Es así como de 36 escuelas de mujeres encuestadas, 5 merecen el calificativo de "malas", 17 el de "mediocres" y 14 el de "buenas". Entre 26 escuelas mixtas, 3 son consideradas "pésimas", 10 "malas", 9 "mediocres", 3 "buenas" y 1 "óptima". Las 26 escuelas de hombres se clasifican en 1 "pésima", 9 "Malas", 2 "mediocres" y 4 "buenas". Es decir, que de un total de 88 escuelas, casi un tercio está con un "juicio higiénico" negativo, un cuarto es positivo y el resto cae en la categoría de mediocre (43%). Terminaba el informe de la revista con la afirmación de que la conclusión lógica del estudio no podía ser otra cosa que la de proponer a la consideración del Consejo Superior de Higiene la medida de clausurar inmediatamente todas las escuelas que habían sido calificadas de "malas" y reparar las que habían sido calificadas de "mediocres" a la mayor brevedad posible.

Ese mismo año 1903, El Mercurio publicó en su edición del 3 de enero un extenso trabajo sobre higiene escolar, de cuya parte medular extractamos los siguientes comentarios y conclusiones: "...la higiene escolar no es conocida entre nosotros...sus reglas principales no han sido observadas en absoluto en las construcciones aún modernas de nuestros establecimientos de educación...visitado las 89 escuelas (primarias) que existen en la ciudad...hai que observar que en las escuelas en que la extensión del sitio parece suficiente, y aún excesiva, en realidad no lo es; el exceso de extensión consiste en un potrero o en un huerto a que los alumnos no pueden llegar en la mayor parte del año, por estar el suelo convertido en lodazal por las aguas de lluvia o de riego...el 25,8 % de los alumnos que concurren a las escuelas públicas están materialmente

amontonados en ellas;...apenas el 41,5 % disponen del espacio y holgura suficientes. La inmensa mayoría de los edificios son antiguos, algunos verdaderamente vetustos; muy pocos son de construcción reciente...el 57,3 % de las escuelas funcionan en edificios antiguos, a veces semi-ruinosos; 26,9% en edificios más o menos regularmente mantenidos, y sólo 15,7% en edificios nuevos, de menos de 15 años o recientes...hay 23,5% de escuelas en que ha de ser punto menos que imposible establecer alguna separación entre los varios tipos de alumnos, y en que salas de clase, patios de recreo, acequia y escusado, y hasta habitaciones del precepto están reducidos a una sola e idéntica cosa. Basta anotar que entre estas escuelas hay 4 mistas, para hacer ver todos los inconvenientes de tan estrechada estrechez y promiscuidad. (MUCHAS) tienen el piso a nivel igual o inferior al de la calle...y la inferioridad de nivel acarrea, como consecuencia poco menos que obligada, la humedad del edificio en las partes declives...sólo el 30,3% de las escuelas está en buenas condiciones de sequedad, y...hay un 34,8% que por su estado de humedad deben ser inmediatamente desalojadas....un 60% de los alumnos que concurren a las escuelas (están)...obligados a trabajar con la vista en lugares que carecen de luz suficiente".(30) Concluye la parte del informe sobre las escuelas primarias con consideraciones sobre la insuficiencia extrema en las instalaciones de agua potable y escusados, los que en casi todos los casos desaguan directamente a acequias abiertas, que desbordan a patios y aún a salas de clases.

Diez años más tarde, en 1913, la Revista ZigZag volvía sobre el tema de la edificación escolar, con comentarios bastante adversos sobre la situación, en circunstancias que el número de escuelas se había más que duplicado en ese lapso: "Actualmente nuestras escuelas primarias funcionan en edificios inadecuados, estrechos, anti-higiénicos, y por los que se pagan sumas bastante alzadas. Y esto es lógico. Nadie construye una casa especial para escuela. Sino el que tiene una propiedad le hace unos cuantos arreglos y la arrienda al Fisco por una cantidad que no la pagaría ningún particular. Sin exagerar se puede agregar que tales edificios carecen de toda clase de comodidades y no garantizan en nada el buen funcionamiento de las escuelas. Es realmente desconsolador constatar que en la ciudad de Santiago sólo existen seis edificios fiscales construídos especialmente para escuelas; y hay que tener presente que en el departamento existen doscientos treinta y ocho". (31)

NOTAS

1. Las superficies ocupadas por el área construída están tomadas del trabajo de Gustavo Munizaga, "Notas para un estudio comparativo de la trama urbana. Santiago de Chile", CLACSO, Universidad Católica de Chile (1977), Mimeo.
2. Las cifras de las áreas verdes son el resultado de las mediciones que se han realizado en los planos preparados por la investigación que dió origen a esta publicación.
3. El Mercurio, 1o. de julio de 1918.
4. El Mercurio, 25 de noviembre de 1916.
5. Patricio Gross, Mario Perez de Arce y Marta Viveros, "Santiago, espacio urbano y paisaje.", Ediciones Pontificia Universidad Católica de Chile (Santiago, 1982).
6. Revista Médica, enero-febrero de 1893.
7. Revista Ziq-Zag, 3 de noviembre de 1907.
8. Alonso Ovalle, "Histórica relación del Reino de Chile" en Colección de Historiadores y Documentos relativos a la Historia Nacional, (45 Vols., Santiago, 1865-1923), vol. 13.
9. Felix Nieto del Río, "La dignidad en la arquitectura chilena" en Revista Chilena, nos. 117-118 (enero-febrero 1930).
10. El Chileno, 13 de marzo de 1896.
11. Revista Ziq-Zag, 14 de noviembre de 1914.
12. Revista Ziq-Zag, 9 de agosto de 1924.
13. El Chileno, 12 de octubre de 1900.
14. El Chileno, 11 de febrero de 1898.
15. Revista Ziq-Zag, 19 de octubre de 1915.
16. Alberto Prado, Cerro Santa Lucía (Santiago, 1901).
17. Revista Ziq-Zag, 27 de enero de 1913.
18. El Chileno, 17 de junio de 1910.
19. Carlos Larraín, "Jardines y Paseos Públicos del Viejo Santiago", en

Boletín de la Academia Chilena de la Historia, año XXIX, no 671, (1962).

20. Albert Malsch, Le dernier recoin du monde. Deux ans au Chili (Ginebra, 1907).
21. Revista Ziq-Zaq, 9 de septiembre de 1916.
22. Revista Ziq-Zaq, 9 de junio de 1910.
23. Revista Ziq-Zaq, 10. de enero de 1916.
24. El Chileno, 23 de diciembre de 1897.
25. El Chileno, 7 de febrero de 1899.
26. Revista Ziq-Zaq, 14 de diciembre de 1918.
27. Julio Valdés Cange (Alejandro Venegas), Sinceridad, Chile íntimo en 1910 (Santiago, 1910).
28. Revista Ziq-Zaq, 4 de octubre de 1924.
29. Revista Ziq-Zaq, 1905.
30. El Mercurio, 3 de enero de 1903.
31. Revista Ziq-Zaq, 15 de marzo de 1913.

*

*

*

*

SEGURIDAD Y MORALIDAD PUBLICAS

Armando de Ramón

En este capítulo trataremos algunos aspectos referidos a la seguridad urbana y a la moralidad pública, entendida ésta como la existencia o carencia de ciertas cualidades en la acción de la autoridad o de los individuos que habitan la ciudad para el desenvolvimiento de la convivencia ciudadana.

Lo anterior será estudiado a través de distintos aspectos. En primer lugar, la causa y origen de los riesgos o peligros que existen en la ciudad, analizando tanto las actividades que conducen a la violación de la ley (v.g. juego, prostitución y alcoholismo), como a las contingencias derivadas de la acción directa de un individuo (crímenes, delitos y cuasi delitos contra las personas y bienes), y aquellos sucesos que unas veces provienen de la acción de terceros y otras de la simple casualidad (incendios, caídas de murallas, explosiones y otros) o, finalmente, los peligros derivados de accidentes de la naturaleza (temporales e inundaciones, sismos y otros). En segundo lugar, se examinará a los servicios establecidos por el Estado, tanto para prevenir y reprimir el delito, como para enfrentar los efectos de tales accidentes y las consecuencias negativas de las catástrofes naturales. Dentro de este aspecto, no sólo la existencia, dotación y funciones de tales servicios, sino también la cobertura y eficacia que ellos alcanzaron para afianzar la seguridad dentro del radio urbano objeto del presente estudio. Finalmente, y muy relacionado

con la seguridad urbana, deberemos incluir otro factor importante como lo es la existencia y calidad de los servicios de gas, alumbrado y pavimentación con que fue dotada la ciudad de Santiago.

Respecto a la causa u origen de la mayoría de los riesgos y peligros que acechaban a la ciudad deberemos empezar describiendo el problema del alcohol, la prostitución y el juego, considerados como la antesala de la criminalidad e inseguridad de la vida tanto urbana como rural. Los editoriales de los periódicos desde fines del siglo XIX, muchas veces tronaron contra estas lacras sociales, por supuesto sin ningún éxito. Más adelante, a principios del siglo XX, un tipo de novela social procuró mostrar el drama que se vivía en los bajos fondos de Santiago, en especial la tragedia que significaba la prostitución, también sin mayores resultados. Por eso, hacia el año 1910, se indicaba que la sociedad chilena sufría de una grave descomposición moral que la estaba empujando a límites impredecibles.

En primer lugar el alcoholismo, sobre el cual la prensa clamaba insistentemente. Un editorial expresaba lo siguiente en 1897: "Fué el maldit vicio la causa determinante de la mayor parte de los asesinatos, lesiones, enfermedades, desórdenes y otros delitos semejantes que ocupan buena parte de esos cuadros estadísticos."(1) Según una publicación oficial, la policía de Santiago había detenido por ebriedad entre los años 1902 y 1910 un promedio de 19.703 personas al año, lo cual correspondía al 5,63% de la población total de la ciudad según el censo de 1907.(2) Con todo, las investigaciones no podían registrar la verdadera magnitud del problema que, según una estadística de la misma policía para el año 1896, alcanzaba al 13%, cifra que sin duda refleja mejor las proporciones verdaderas que alcanzaba en Santiago esta grave plaga. Según un historiador moderno las principales causas estaban en las deficiencias de la nutrición "por la escasez y carestía alimenticias que encontraban en el vino una pasajera y engañosa compensación", en el comercio clandestino de alcohol tolerado por "un Estado abúlico y los venales municipios y sus policías" y, finalmente, en el estilo de vida popular por "sus cerrados horizontes de progreso y su escuálida miseria."(3)

Igual cosa ocurría con el vicio del juego de azar extendido por la ciudad y cultivado por todas las clases sociales. Sin embargo, era la prostitución la que resumía mejor todas estas lacras sociales ya que en los recintos donde se ejercía este comercio, funcionaba también la cantina.

a y la sala de juegos. No conocemos datos cuantitativos anteriores a 1915 sobre la prostitución, pues las estadísticas suelen ocultarla bajo púdicas expresiones tales como: "atentados contra el pudor", "infracción a las ordenanzas municipales", "relaciones ilícitas" o "ultrajes a las buenas costumbres", expresiones todas que engloban cifras que no podemos reunir en un cuadro debido a que se encuentran unidos con diversos delitos no relacionados directamente con la prostitución. Según el historiador citado, en 1916 se habrían publicado algunos datos sobre este problema dándose cuenta de las diversas circunstancias de número de lenocinios, edad de las asiladas, nacionalidad de las mismas, grado de alfabetización y otros.(4) De más está decir que la acción de la autoridad, tanto para reprimir la prostitución como para controlar su estado sanitario, se hacía en forma irregular y sus resultados fueron ineficaces pues la mayoría de las veces la misma policía se encontraba en connivencia con los burdeles tal como lo estaba también con los propietarios de cantinas y regentes de salas de juego.

Frente a esta penosa realidad, no debe extrañarnos la persistencia de la comisión de delitos y el paulatino aumento de la población sometida a proceso o detenida con ocasión de la violación de la ley. Según el Anuario Estadístico, ya citado, los delitos que causaban un mayor número de detenidos por la policía de Santiago entre 1902 y 1909, eran los siguientes: desórdenes públicos, golpes, hurto, pendencia, robo con violencia en las personas o en las cosas y vagancia. Los delincuentes, en un alto porcentaje, declaraban en 1902 ser gañanes (27%), proporciones que no variaban fundamentalmente en el año 1909.(5) La edad de estos delincuentes correspondía a los grupos más jóvenes: en 1902 un 19% de los aprehendidos tenía entre 16 y 20 años; un 21,5% entre 21 y 25; un 17,6% entre 26 y 30 años y un 11,2% entre 31 y 35 años. Para 1907 estos porcentajes eran respectivamente, 15,4%; 20%; 19,8% y 11,6%.(6)

La ciudad de Santiago estaba dividida desde 1896, como luego veremos, en diez comisarías de policía que aumentaron a doce después del año 1910. Sin embargo, las que registraban la comisión de un mayor número de infracciones legales en su jurisdicción eran aquellas que se encontraban hacia la periferia urbana, en especial la cuarta, séptima, novena y décima comisaría. (Veáse mapa). En dichos barrios, sólo entre el 3 de enero y el 11 de febrero de 1906, fueron denunciados 23 robos (7), mientras que entre febrero y marzo de 1910 se declararon otros 55. Este problema se hacía más agudo en las zonas suburbanas, pobladas con quintas cuyas casas estaban apartadas entre sí. En 1896 los vecinos de Ñuñoa se

quejaban de la escasez de guardianes y denunciaban una serie de atropellos causados a las alumnas de un colegio particular cuando salían de clases.(8) Los mismos vecinos, alarmados en 1910, protestaban contra el traslado del cuartel de policía y servicios anexos hasta Los Guindos dejando a la parte más urbanizada de dicha comuna sujeta a todos los peligros que a diario los amenazaban.(9) En 1913 se agregaba por los moradores de la plaza de Los Leones, en Providencia, que allí no había ningún guardián durante el día y menos los sábados, día en que "riñas a puñal y a bofetada son frecuentes".(10)

En los extramuros solían ocurrir hechos aún más graves. Así fue como en el extremo poniente de la ciudad, y en un terrible salteo perpetrado en enero de 1920 en una casa quinta de la avenida Educador no. 4861, los asaltantes mataron al propietario señor Adolfo Garcés y dejaron muy maltratada a su señora, robando la suma de doce mil pesos y huyendo luego de ultimar a uno de los policías que los perseguían.

Pero junto a estos hechos, de ordinaria ocurrencia, los diarios solían dar cuenta de la comisión de otro tipo de delitos, más vergonzosos, pero con repercusiones tan graves como los ya denunciados. Se dió el caso, no infrecuente, de un empleado municipal de la comuna de Yungay que desapareció en julio de 1926 con la suma de dos mil pesos que correspondían a valores recibidos por concepto de cobranzas en favor de esta institución. Los periódicos de su tiempo culparon más bien a los malos ejemplos recibidos por el empleado de sus superiores y a la circunstancia de que la comuna de Yungay estaba "sembrada de cantinas y burdeles siendo el punto de reunión de la gente de la peor especie, que encuentra en la citada comuna amplio campo para sus fechorías." Agregaba el articulista que no se recordaba que alguna vez "la Ilustrísima Municipalidad haya promovido un solo movimiento de opinión en el sentido de exterminar esta plaga que ya va invadiendo otros campos. Pero pretender esto es una utopía. La Municipalidad arranca de las entrañas de la cantina, es el burdel su plataforma de propaganda."(11)

Lo que atraía verdaderamente los titulares de las primeras páginas de la prensa de la época, eran las circunstancias y los daños que causaban los voraces y numerosos incendios que se desataban en distintos puntos de la ciudad. La creación y dotación de un Cuerpo de Voluntarios de Bomberos en 1863, beneméritos por tantas razones, no fue sin embargo suficiente ya que nunca llegó a contar con elementos abundantes y adecuado. A ello se unía la crónica escasez de agua para apagar el fuego lo que o-

bligaba a veces a presenciar impotentes como el fuego cundía. Todavía debemos agregar la mala calidad de los materiales de construcción de la mayor parte de los edificios santiaguinos lo que facilitaba la propagación de los siniestros. Todos estos factores, fueron causa de que hacia fines del siglo XIX, ya el cuerpo de voluntarios contase con varios mártires, cuyas muertes pudieron ser evitadas si se hubiese dispuesto la solución de algunos de los inconvenientes señalados.

Al finalizar el siglo XIX, podían ya indicarse sitios donde los incendios eran más frecuentes. Tales lugares coincidían en las calles Estado y Huérfanos, Miraflores y Alameda, Agustinas y Ahumada, San Pablo y Veintiuno de Mayo, todos en el centro comercial de Santiago. Abundantes eran, igualmente, en la periferia, donde los modestos ranchos ardían con aterradora facilidad, abrasando también muchas veces a sus desprevenidos moradores. Se dejó nota de esos lugares: ranchos en la calle Castro esquina del Canal San Miguel; San Pablo esquina de Sotomayor; Aconcagua entre Lord Cochrane y Huemul; Cañadilla y Rosario; Aldunate al sur del canal de San Miguel entre Coquimbo y Copiapó; Santa Rosa al sur del camino de Cintura; Lord Cochrane al sur del canal mencionado.

Las catástrofes menudearon al principiarse el siglo XX. No sólo los incendios sino los derrumbes como el del Teatro Lírico ocurrido el 18 de marzo de 1905 que causó tres muertos y casi treinta heridos.(12) Pero los siniestros que hicieron más impresión fueron los del 5 de febrero de 1909, cuando ardió la Legación de Alemania situada en la calle Nataniel y donde se trató de encubrir por el propio cónsul un vil homicidio y robo. Once años más tarde, el 7 de enero de 1920, se inició otro gran incendio, esta vez no intencional, en el convento, iglesia y colegio de los Padres Franceses en la Alameda frente a la avenida del Brasil. Este siniestro tomó gran incremento debido como siempre a la escasez de agua y al fuerte viento reinante reinante a esa hora que empujó las llamas hacia todo el resto del edificio. Hubo gran cantidad de bomberos heridos durante el incendio, debiendo la Asistencia Pública instalar en el sitio del suceso varias ambulancias y seis coches para conducir a la posta central a quienes resultaban afectados por el fuego. De todas maneras hubo dos voluntarios que murieron debido a las quemaduras, mientras otros cincuenta sufrieron graves lesiones.

La lista podría prolongarse mucho más. Para terminar, solo queremos recordar la gigantesca explosión ocurrida en noviembre de 1923 que afectó a la fábrica de cartuchos contigua a Penitenciaría de Santiago y que cau-

só numerosas víctimas. El estallido ocurrió en un depósito subterráneo donde se guardaba un gran número de explosivos arrasando pabellones e edificios y jardines.(13)

A lo anterior deben sumarse los choques, caídas de murallas y, desde 1900, los atropellamientos causados por los tranvías eléctricos. Así editorializaba un periódico expresando que nada debía esperarse de la empresa de Tracción Eléctrica pues "no atiende a las insinuaciones de las autoridades ni de la prensa", ni tampoco podía esperarse mucho de los propios pasajeros que, con su imprudencia, ocasionaban también algunos de estos tristes episodios, añadiendo que, sin embargo, los principales culpables eran "algunos maquinistas que tratan al público con el desdén más soberano y que no se corregirá jamás porque la empresa no los castiga y ni siquiera los reprende."(14)

Tan graves como aquellos, aunque por motivos enteramente opuestos, eran las inundaciones provocadas por los temporales que, con alguna frecuencia, visitaban el territorio central de Chile. Famosas habían sido las inundaciones del 14 de julio de 1877 que barrieron las rancherías de Bellavista y la del 9 de agosto de 1888 que causó la caída del legendario puente de Cal y Canto.(15) En 13 de junio y en 20 de agosto de 1899 copiosas lluvias hicieron desbordar esta vez el Zanjón de la Aguada, vaciadero de desperdicios y también de las acequias interiores de la ciudad de Santiago, arrasando los barrios del sur de la ciudad, en especial la calle de Santa Rosa y demás comprendidas entre dicho Zanjón hasta el callejón de San Joaquín, extensión ocupada por numerosas familias obreras y gente menesterosa.(16) En la misma ocasión, el Mapocho se salió nuevamente de su cauce, causando serios problemas en la comuna de Providencia al oriente de la ciudad y en Carrascal al poniente de la misma. Iguales problemas debieron soportarse en agosto de 1900 y en mayo de 1905 cuando las inundaciones reaparecieron derrumbando casas y conventillos y convirtiendo en ríos las calles Copiapó y Diez de Julio. Finalmente el temporal de junio de 1912, quizá el más grave de todos, desbordó el río Mapocho en Providencia siguiendo las aguas por la Alameda y paralizando el tránsito de los tranvías por la ciudad. Este último temporal dejó a Santiago, también, sin agua potable pues se destruyeron los estanques que la almacenaban. En esta misma ocasión, las aguas se abatieron sobre el barrio sur inundando los conventillos de la avenida Diez de Julio, todos construídos bajo el nivel de la calle.(17)

Por desgracia, los problemas relacionados con la seguridad de San-

tiago no se agotan con lo que ya hemos enunciado. Importante capítulo lo constituye la lucha contra la obscuridad, especialmente en calles y plazas. Ciertamente mucho se había avanzado desde mediados del siglo XIX cuando se instalaron los primeros faroles del alumbrado público, cuya débil claridad no pasaba mucho más allá de algunos metros escasos, ni duraba mucho más tiempo de las once de la noche. Sin embargo, al iniciarse la década de 1880, ya Santiago contaba parcialmente con instalación de luz eléctrica y casi totalmente con la de gas. En un principio, las dos compañías de alumbrado competían, tanto en las fachadas de las casas que lucían a veces arcos luminosos, como en las vitrinas de las tiendas, en los teatros y en algunos lugares públicos donde se hacían bailes o banquetes.

Naturalmente que la instalación de luz eléctrica, como la de gas, fue muchas veces ocasión de otros males y causó numerosos incendios. También fueron abundantes las acusaciones de ineficiencia del servicio público de alumbrado como se encargaba de denunciarlo la prensa de aquel tiempo. Sin duda fue el más grave de todos estos accidentes, el ocurrido a fines de mayo de 1910 debido a una falla que sobrevino en la provisión de luz a la ciudad la cual quedó a oscuras cuando unos cables viejos existentes en la planta de la calle Mapocho estallaron produciendo la total interrupción. En la ciudad corrieron los rumores más alarmantes pese a los desmentidos oficiales, diciéndose que había una huelga en la estación de fuerza de La Florida y que desde allí vendría "una horda maximalista agitada por las peores intenciones."(18)

Antes de concluir esta sección, deseamos referirnos a la pavimentación urbana, factor ambiental de gran importancia por las repercusiones que tenía en la calidad de la vida de la ciudad. Hasta entonces, todos los sectores reconocían que las nubes de polvo que se levantaban en verano y los grandes lodazales de invierno, hacían la vida en Santiago muy desagradable. En los planes del intendente Benjamín Vicuña Mackenna en 1872, hubo frecuentes alusiones a este tema y al tipo de pavimentación que se recomendaba, expresando que las calles de menor importancia podían ser pavimentadas con piedras de río, mientras que ciertas avenidas centrales habrían de serlo con adoquín cubierto con asfalto. Pero estos programas solo comenzaron a implementarse a principios del siglo XX, específicamente en el año 1903, cuando se declararon calles de pavimentación obligatoria a varias del sector más central de la ciudad, entre las actuales de Mac Iver por el oriente y Matucana por el poniente, para lo cual se destinó un millón y medio de pesos.(19) La prensa de la época

registró un largo debate sobre el tipo de asfalto que convenía poner, aunque terminó pavimentándose con asfalto Trinidad. Sobre esto editorializaba un periódico santiaguino en 1908: "Cuando combatimos el asfalto Trinidad nos echamos encima muchas odiosidades y muchos ataques. Se atribuyó a nuestra actitud un móvil mezquino. Se nos dijo que eramos enemigos del progreso, que no queríamos ver nuestras calles pavimentadas. Porque el asfalto Trinidad iba a resolver el magno problema de la pavimentación total de Santiago. Han pasado cuatro años y el fracaso del asfalto Trinidad no es un misterio para nadie. Apenas hay calles de las pavimentadas con esa sustancia que esté en buenas condiciones. La mayor parte está deteriorada. Hay sitios en el decantado pavimento dá grima. Encima de ésto, cuántas reparaciones, cuántos arreglos, cuántas composuras."(20)

Finalmente, por ley del 18 de julio de 1910, se facultó al Ejecutivo para contratar un empréstito destinado en su mayor parte a la pavimentación de la ciudad de Santiago. Sin embargo, en 1913 continuaba la polémica por la lentitud y pocos resultados que se tenían a la vista en todas las calles en que se trabajaba.

Nos referiremos ahora a la policía santiaguina, sus funciones, características y otros antecedentes que contribuyen a conocer la realidad de su actuación. La primera ley de municipalidad dictada en 1854, determinó que los jefes de la policía debían ser designados por el gobernador o subdelegado con aprobación del Presidente de la República, y que los subalternos debían serlo a propuesta de sus respectivos jefes, aunque su financiamiento quedaba bajo la responsabilidad de la Municipalidad respectiva. La ley de Municipalidades de 1887 dejó vigente las disposiciones citadas.

La ley orgánica de Municipalidades de 1891 llamada de la "comuna autónoma", cambió radicalmente esta situación, puesto que en su artículo 300 dispuso que la organización y sostenimiento de la policía de seguridad correspondería ahora exclusivamente a las municipales, quedando facultado el presidente sólo para nombrar y separar a los prefectos. Esta norma, que se prestó para serios abusos, fue suprimida por la ley no. 344 de 12 de febrero de 1896 para aquellas municipalidades que correspondieran a cabeceras de departamento, en las cuales la organización y dirección superior de dicha institución fue entregada nuevamente al Jefe del Estado. La policía rural, en cambio, continuó en manos de los municipios. Leyes posteriores regularon diversos aspectos de los cuerpos

policiales los que fueron evolucionando gradualmente hasta llegar las diversas policías a fusionarse en 1927 en un cuerpo único llamado Carabineros de Chile.

Desde el año 1896, la ciudad de Santiago se encontraba dividida en diez comisarías que atendían al radio urbano. Pero el constante aumento del tamaño de éste, hizo que ya en 1912 se reclamara la creación de otras dos: una para el barrio que se extendía al poniente de la avenida Matucana, en lo que hoy es la comuna de Quinta Normal, y otra para que atendiera la de Ñuñoa, puesto que hasta entonces esos sectores contaban solo con un cuerpo de policía municipal o rural.

La dotación policial en el año 1912 alcanzaba a 2.367 hombres, repartidos en las expresadas diez comisarías. En este número se incluían 250 que atendían la brigada central dedicada al control del tránsito vehicular y otros 40 que estaban destinados a la subcomisaría de Providencia, creada en 1910. Poco tiempo más tarde, la Revista ZiqZaq realizó un extenso reportaje a la realidad constituida por el servicio de policía, para lo cual escogió la primera comisaría. Sus resultados hacían observar al periodista lo siguiente: "No es fácil, a lo que pudimos observar, posesionarse muy a fondo del servicio interno de la policía de orden; la organización obedece a un plan complejo al par que metódico, lleno de detalles y de triquiñuelas que convergen al fin principal que es, como puede suponerse, la conservación del orden y la garantía personal de transeúntes y habitantes."(21) De esta entrevista quedó de manifiesto que los individuos de dotación estaban divididos en tres grupos que hacían los respectivos turnos: de 6 a 12 de la noche, de 12 a 6 de la madrugada, de 6 a 12 de la mañana y de 12 a 6 de la tarde. Esta comisaría se jactaba, además, de haber establecido, aparte del normal control de calles y barrios, unos servicios extraordinarios de ronda para coger rateros y mendigos y "el muy útil de (cuidar) casas deshabitadas mientras sus dueños están veraneando."(22)

La policía chilena tenía el doble papel de preventiva y de judicial. Pero era ayudada en esta tarea, al menos en Santiago y desde 1897, por el Gabinete de Identificación de la policía de la capital. Se usaba el sistema de identificación personal llamado de Bertillón, traído a Chile desde Argentina. Más tarde, los funcionarios chilenos consideraron las modificaciones que estableció para este sistema, también en Argentina, don Juan Vucetic y las aplicaron en Chile desde 1903. En once años, este servicio había anotado en los prontuarios que allí se llevaban, 153.000

condenas.

Por lo que toca a la policía misma, no puede sin embargo deducirse de estos datos que funcionara a satisfacción de todos. Por el contrario, las denuncias eran muy numerosas y se le achacaban defectos demasiado graves como para que fuesen pasados por alto. Así, en 1893 se decía que "la criminalidad de Santiago es espantosa, la policía es mil veces impotente contra los bandidos en luchas de cuerpo a cuerpo, más impotente todavía para perseguir o coger a criminales a quienes muchos esconden o amparan; en nuestras calles y casas los robos y salteos son diarios, y finalmente no hay reunión numerosa de gente ocasionada por cualquier motivo, paradas militares, procesiones, incendios, etc., en que se guarde el debido orden y respeto, por más esfuerzos que hagan nuestros policiales."(23) Dos años más tarde se acusaba a la policía de Santiago de practicar la tortura; pese al empleo de estos reprobables métodos, era "un hecho que el centro comercial de Santiago carece en absoluto de seguridad y así hemos visto la larga serie de robos hechos en joyerías, tiendas y oficinas, desde aquel trabajo de romper techos y muros hasta el reciente robo de una caja de fondos."(24) En 1897 se reconocía que "tanto los oficiales como los agentes y guardianes de las policías de Valparaíso y Santiago, distan mucho de corresponder a lo que las necesidades de la moderna civilización exigen a este género de servicios."(25)

Pero estos mismos denunciadores reconocían que esta ineficiencia y cualquier posible corrupción de la policía se debía a que estas ocupaciones estaban muy mal rentadas y que sus miembros carecían de estabilidad en el empleo, pues "con el pretexto de reorganizar, se despide al personal y se le reemplaza por otro que comienza la tarea de aprender sus deberes." A esto había que agregar la falta de profesores competentes, y también la circunstancia de que tanto oficiales como guardianes, e incluso los agentes "secretos" no eran respetados en absoluto y se les despreciaba, se les atropellaba y se les hacía "víctima de la burla y del odio popular".(26)

En 1924 esta realidad no había mejorado en absoluto. Según un alto jefe policial, la situación era mucho más grave de lo que el público podía suponer. Había una gran desmoralización entre la tropa por lo que la mayoría de sus miembros querían ser dados de baja, para lo cual cometían faltas con el sólo objeto de ser expulsados de la policía, pues sabían que en cualquier otra actividad ganarían mucho más. Se veían cuadros terribles al recorrer los conventillos donde los guardianes vivían

confundidos con los maleantes que debían más tarde detener, sufriendo, además, los inconvenientes del hacinamiento, falta de higiene y de privacidad. El trabajo era abrumador, siendo por esto cada día más difícil cubrir las vacantes que se producían.(27)

NOTAS

1. El Chileno, 10 de enero de 1897.
2. Anuario Estadístico de la República de Chile, (año 1909) (Santiago, 1910) Vol. 1, p. 202.
3. Gonzalo Vial C., Historia de Chile (1891-1973) (Santiago, 1981), Vol. 1, tomo 1 pp. 511 y ss.
4. Vial, op. cit., p. 514 y ss. Este dato no hemos podido confirmarlo ya que el historiador citado se basa en la introducción a la novela "El Roto" de Joaquín Edwards Bello hecha por Alfonso Calderón. Revisada esta fuente resulta que el Sr. Calderón no menciona en ninguna parte esta encuesta. Suponiendo que se trata de un error en la compaginación de las notas en la obra del Sr. Vial, hemos reproducido este dato con las debidas reservas y por ello no agregamos los detalles que dicho autor coloca en aquella obra.
5. Anuario, op. cit., p. 206.
6. Ibid, p. 206.
7. El Ferrocarril, 11 de febrero de 1906.
8. El Chileno, 31 de marzo de 1896.
9. El Mercurio, 25 de enero de 1910.
10. El Chileno, 9 de mayo de 1913.
11. Justicia, (Santiago), 15 de julio de 1926.
12. El Mercurio, 19 de marzo de 1905.
13. Revista Zig-Zag, 24 de noviembre de 1923.

14. El Chileno, 12 de octubre de 1902.
15. Oscar Bórquez, Historia del río Mapocho y sus puentes (Santiago, 1959), p. 16.
16. El Chileno, 13 de junio de 1899.
17. El Chileno, 11 de junio de 1912.
18. Revista Zig-Zag, 3 de junio de 1910.
19. "Proyecto de pavimentación de Santiago, aprobado por la Ilustre Municipalidad en 10 de noviembre de 1910". Este pavimento se haría sobre la base de adoquines de piedra sobre sub-suelo de concreto y con macadam u otro pavimento similar. Si los propietarios de una cuadra quisieran pavimento superior al adoquinado, podrían solicitarlo siempre que pagasen la mitad de su valor y además el mayor precio que resultare sobre la otra mitad. El concreto debería estar por una parte compuesto por cemento Portland y la cal proveniría de las fuentes tradicionales que rodeaban a la ciudad, tales como La Calera, Espejo u otra reconocidamente buena. La arena sería gruesa cuarzosa, limpia de materia arcillosa y orgánica. En 1906 se pidieron propuestas para pavimentar otra parte de la ciudad y repavimentar lo que se hubiera destruido.
20. El Chileno, 6 de agosto de 1908.
21. Revista Zig-Zag, 4 de abril de 1914.
22. Ibid.
23. El Chileno, 7 de abril de 1893.
24. El Chileno, 13 de junio de 1895.
25. El Chileno, 15 de enero de 1897.
26. Ibid.
27. Revista Zig-Zag, 16 de febrero de 1924.

*

*

*

*

TRANSPORTE

Eugenio Cataldo

Este capítulo se propone estudiar el comportamiento del sistema de transporte que operó en Santiago durante el período 1891-1924. En lo esencial, las referencias y conclusiones estarán orientadas a mostrar los aspectos que estimamos más relevantes y que están presentes en el desarrollo del sistema de transporte público de carácter masivo. Así, por ejemplo, el modo de gestión del sistema, la cobertura que los servicios de transporte alcanzaban en la ciudad, los sistemas empleados y la calidad del servicio y del material rodante, son temas que merecen una atención especial. En particular estos dos últimos aspectos, pues el período analizado corresponde a un momento de grandes cambios tecnológicos a nivel mundial en materia de transporte urbano, fenómeno que se reflejó en el país y en Santiago. Se prestará atención también, a las relaciones existentes entre los problemas que afectaron al sistema de transporte capitalino y la condición de monopolio de las diferentes empresas que lo controlaron.

La Empresa del Ferrocarril Urbano de Santiago disponía, hacia 1884, de un total de 2.750 carros en sus cinco líneas principales: Matadero, Alameda, Yungay, Carmen y Agustinas, las cuales transportaban un promedio mensual de cerca de 1.700.000 pasajeros, especialmente en las líneas Matadero y Alameda que eran las más utilizadas. Durante esa época, y

cediendo ante las presiones públicas, se comenzó a poner en uso, paulatinamente, nuevas líneas hacia sectores aún sin servicio, agregándose en el curso de un año las líneas Duarte (Lord Cochrane), Santa Rosa, Providencia y Parque Cousiño. La línea de Providencia, como se habrá notado, era la primera que abandonaba el perímetro definido de la ciudad en los planes del intendente Vicuña Mackenna. Esta línea fue trazada originalmente hasta las Cajitas de agua (hoy Plaza Baquedano), pero durante 1885 se prolongó hasta la Casa de Huérfanos, otorgando servicios a la población aledaña y comunicando el centro de la ciudad con establecimientos de la importancia de la Casa de la Buena Enseñanza, el Seminario Conciliar, la Casa Mátriz de las monjas de la Providencia, el Lazareto (más tarde hospital) de El Salvador, y algunos molinos privados como los del Carmen y de Azolas (en la calle José M. Infante). El mismo año se puso en servicio la línea que corría por la calle Bellavista la cual, en menor grado, ampliaba las comunicaciones con el límite oriente de la ciudad.

La prensa de la época acogía con entusiasmo todo aquello que tuviese alguna relación con el tema del transporte y con el de la comunicación interna de la ciudad. En el diario El Chileno, a principios de 1884, podía leerse: "Todo el mundo sabe que (hasta) hace poco esta gran ciudad no tenía más arteria de comunicación con el barrio ultra Mapocho, que el Puente de Cal y Canto para el tránsito de vehículos y caballerías. El público ha tenido que soportar resignado los diversos inconvenientes que ese paso obligado representa para la generalidad de los transeúntes a causa de la aglomeración de carretas, carretones, coches, etc., que ahí se forman esperando que las autoridades locales adopten alguna medida que salve esos inconvenientes. Se creyó que con la construcción del puente Mackenna (levantado un poco hacia el oriente), el mal cesaría. No fue así, sin embargo, los obstáculos permanentes en el puente grande siguen y seguirán allí quien sabe hasta cuando, dificultando sin motivo la viabilidad en el punto más central de la ciudad."(1)

A estos problemas de circulación, hay que agregar uno fundamental y que llegó a ser una constante a través de la historia del desarrollo del sistema de transporte capitalino. Nos referimos al hecho de que este servicio nació como un monopolio cuya administración fue entregada por la Municipalidad, por un largo período, primero a una empresa inglesa y posteriormente a una alemana. Este carácter de monopolio generaba ácidas críticas por parte de la población y provocaba comentarios en los medios de prensa. El mismo diario El Chileno manifestaba al

respecto: "Pocas empresas, aún las más absurdamente privilegiadas, han recibido de parte del público censuras más acres, irritantes a veces, que la Empresa del Ferrocarril Urbano de Santiago. La pésima administración del servicio que siempre dió y la terquedad que esta empresa tenía para atender a los reclamos que la ciudad entera (le hacía) por medio de la unanimidad de la prensa, le habían hecho perder por completo toda simpatía; todo el mundo la miraba con cierta especie de retraimiento y de mala voluntad."(2)

Como puede observarse, la campaña desatada por los periódicos, especialmente El Chileno, trataba de mostrar todos los inconvenientes y problemas que surgían en torno a dicho servicio. El mismo diario, en ediciones posteriores, atacó a la administración de la Empresa y a las decisiones técnicas que ésta tomaba, apuntando a propósito del trazado de la nueva línea que se proponía tender en la calle Carmen: "Como a lo que se dice muy pronto empezarán los trabajos de esta nueva línea de carros urbanos, se nos ocurren algunas reflexiones que hacer a la Empresa por si pudiesen ser de alguna utilidad: ¿Por qué se ha elegido la calle del Carmen y no la de Santa Rosa para llevar esa línea? No hemos podido ver las ventajas de esa elección y sí palpamos los inconvenientes. La calle Carmen es inmensamente menos poblada que la de Santa Rosa, pues ésta llega hasta el Camino de Cintura, como doce cuadras o más de la Alameda, y está perfectamente habitada en casi toda su extensión; mientras que la de Carmen apenas se extiende de seis a ocho cuadras de la Alameda y es mucho más despoblada, tortuosa, angostándose a trechos de tal modo que hará muy difícil el tráfico."(3)

Las críticas que aparecían en la prensa, no hacían más que reafirmar el sentimiento de desagrado que causaban las acciones de la Empresa entre los usuarios de sus servicios. La ausencia de un organismo público que controlara, desde un punto de vista técnico, las medidas adoptadas para mejorar o ampliar el sistema, o que cautelara los intereses de la comunidad, dejaban a la Empresa del Ferrocarril Urbano en una posición de poder absoluto. Esta no sólo ejercía el monopolio de la administración del sistema de transporte de la ciudad, sino también gozaba de plena exclusividad en los asuntos de índole técnica, sin que existiera una instancia mediadora entre ella y el público. El Estado y la Municipalidad, luego de firmar el contrato original, habían quedado totalmente excluidos del control de tan importante servicio, por lo cual las críticas no podían canalizarse sino a través de la prensa. Quizá fue esta situación la que motivó el surgimiento de diversos proyectos privados

que ofrecían el establecimiento de medios de transporte alternativos, para así poner remedio a los innumerables problemas que afectaban al servicio de transporte público. Sin embargo, tales proyectos no lograron superar la etapa de las meras proposiciones.

Efectivamente, la ausencia de una institución pública contralora, creaba una situación de anarquía en la que no existían normas destinadas a regular las funciones de dicho servicio. Ante este vacío, la Empresa del Ferrocarril Urbano interponía sus propios intereses, motivados exclusivamente por afanes de lucro y ganancia, lo que permitió un crecimiento descontrolado de sus servicios, destinado solamente a captar un mayor número de pasajeros y aumentar de ese modo sus ganancias. En un corto tiempo la Plaza de Armas y las calles que la flanqueaban (Estado, Ahumada, Merced y Monjitas)- el punto más central de la ciudad, fueron invadidas totalmente de líneas, transformándose en una gran terminal; este sector tan concurrido se convirtió en un sitio peligroso para los transeúntes, en especial los niños, debido a la fila interminable de carros que se enredaban con los coches particulares. Ante el clamor del público y de la prensa, las autoridades decidieron al fin intervenir; por disposición de la alcaldía de Santiago, se dispuso que los carros debían guardar entre ellos una distancia no menor a cuatro metros para que el tránsito peatonal no fuera interrumpido por las hileras de carros. (4)

Las redes de transporte comenzaban durante esta época a jugar un papel preponderante en la estructuración y modelación del crecimiento urbano. Estos servicios cubrían fundamentalmente el casco central de la ciudad y constituía, como se ha reseñado, el único sistema de transporte masivo. No obstante, a fines del siglo XIX y poco antes de la inauguración del tranvía eléctrico, las líneas que corrían por Santiago estaban siendo extendidas a lugares y poblaciones fuera de las zonas centrales de la ciudad.(5)

En 1896 la Municipalidad de Santiago decidió convocar a propuestas para la adjudicación del servicio de transporte urbano movido por tracción eléctrica. La medida, recibida con júbilo por la población, tuvo desde el primer momento el apoyo total de la prensa. El Ferrocarril evaluaba las ventajas del nuevo sistema manifestando: "La implantación de la tracción eléctrica tiene ventajas que le son inherentes y que establecen su incontrovertida superioridad sobre el sistema de tracción animal o de vapor como ser: mayor rapidez y seguridad de traslación; ma-

mayor aseo en las vías que recorre; más higiene y por consiguiente mayor ornato para la ciudad."(6)

La antigua empresa debió traspasar al Municipio las líneas y el manejo del servicio en 1898. A su vez, éste organismo público entregó la empresa a un nuevo concesionario -el 10 de febrero del mismo año- para que éste adoptase la moderna tecnología de la tracción eléctrica. Esta concesión fue convenida entre la Municipalidad de Santiago y la firma inglesa de los hermanos Parrish, que en esa época explotaba la Compañía de Electricidad de Santiago. Pocos meses más tarde, en julio de 1898, una junta del alcalde de las diversas comunas de la capital, luego de diversas reuniones, determinó el trazado de las líneas del ferrocarril urbano que debería explotar la nueva empresa de tracción eléctrica.

El plan general mantenía más o menos los mismos servicios que habían sido explotados por la empresa de carros de sangre, perfeccionándolos según las necesidades que la experiencia indicaba y completándolos con nuevas líneas destinadas a proporcionar mayores facilidades a los usuarios. Uno de los puntos más discutidos por la prensa y por el público fue la ubicación de las líneas del centro comercial de ese entonces, pues ya se estaba sufriendo con la estrechez de las calles cercanas a la Plaza de Armas, y por lo tanto con el difícil tránsito y las aglomeraciones. Se decidió que habría sólo cuatro servicios de tranvías en esos ejes, dos hacia el norte y dos hacia el sur, no considerándose ningún desvío en la Plaza. Las demás líneas del centro comercial deberían pasar a una cuadra de la mencionada Plaza, estableciéndose pares de vías con tránsito alternado y suprimiendo los virajes. Finalmente fueron creadas 25 líneas, cuyos recorridos cubrían ampliamente el área más densamente poblada de la ciudad.(7)

El 2 de septiembre de 1900 corrió el primer tranvía eléctrico de la capital, por la línea que partía desde la Estación o Maestranza, situada en la esquina de la avenida Brasil y la actual avenida Balmaceda, inaugurándose dos líneas. Sin embargo, apenas comenzó a funcionar el nuevo servicio se iniciaron las críticas del público al nuevo sistema, siendo la más frecuente la relativa al ruido que los tranvías hacían mientras cumplían su recorrido. Igualmente producía descontento la falta de regularidad en la frecuencia con que se atendía algunos sectores. Efectivamente, consta que en sus comienzos, el servicio administrado por la Empresa Chilian Electric Company fue irregular y no pareció constituir

una buena alternativa. De hecho, la adquisición de los equipos rodantes fue gradual, por lo que no se dispuso en sus principios de la cantidad necesaria de carros para otorgar un servicio adecuado. La prensa se hizo eco de tales reclamos y, como en el siglo anterior, salió nuevamente a denunciar las fallas del sistema. "Hace un año que se instaló la tracción eléctrica -observaba El Chileno- y ha dispuesto (la Compañía) del tiempo necesario para organizar un servicio rápido, cómodo y en relación con el número de habitantes de Santiago. Desgraciadamente no sucede así, los tranvías se atrasan y son lo bastante escasos para que el pasajero que necesita de ellos se dé un largo plantón en espera."(8)

Sin duda estos problemas era inherentes a la puesta en marcha de un servicio como el tranvía, cuya tecnología hacía que necesitara de un período de implementación relativamente largo. No obstante, la ciudad no podía dejar de marchar a un cierto ritmo, por lo cual los propietarios de las empresas de "golondrinas" (sistema de transporte de carga de la época), decidieron incorporarse como medio de transporte alternativo al servicio prestado por la Empresa de Tracción Eléctrica. Las sencillas "golondrinas" fueron convenientemente arregladas con el objeto de servir al transporte de pasajeros, colocándoseles a ambos costados bancos de madera. La cobertura y recorrido de este servicio fueron los mismos que tenía la empresa de tranvías, ya que su objetivo era resolver provisoriamente el problema de la frecuencia de los tranvías eléctricos e impedir que el transporte quedase interrumpido. Alternativamente hubo además otros tipos de transporte, tales como el de coches de posta, pero su función era complementaria y diferente a la de los tranvías, similar al servicio que prestan los taxis en la actualidad. Pero la falta de higiene, desaseo, descuido y mal estado en que se encontraba la mayoría de los coches, hicieron de este servicio algo precario y desagradable como nos lo confirman los testigos que se refirieron a este tema.

En 1903 Santiago ya contaba con 275 carros eléctricos y 97 kilómetros de líneas férreas, cubriendo el sistema la mayor parte de la ciudad a lo menos en lo que respecta a su perímetro más densamente poblado. La tendencia fue que con el correr de los años, el sistema de transporte eléctrico de la ciudad se fue perfeccionando cada vez más, tanto en la cobertura que debía ofrecer como en la operación misma. Sin embargo, siguieron apareciendo en la prensa peticiones y llamados del público destinados a implementar nuevas líneas, a mejorar la frecuencia de los recorridos y la calidad del material rodante. El público demandaba constantemente un aumento en la dotación de carros y una mejor distribución

del servicio, pidiendo una mayor atención en aquellas líneas que servían a los sectores más poblados en lugar de hacerlo en otros que no lo eran. Esta última razón obligó a la empresa en el año 1907 a incorporar un sistema de carros acoplados a los tranvías para aumentar su capacidad. Dichos carros no garantizaban, sin embargo, un funcionamiento adecuado ya que durante el tiempo que fueron usados solían volcarse fácilmente provocando graves accidentes.

Dando cuenta de la mala distribución de los servicios surgieron también testimonios que criticaban la abundancia de carros en algunos sectores donde no era tan necesarios. Así fue el caso que se denunció durante el mandato del Presidente Ramón Barros Luco (1910-1915), de que en ciertos sectores de Santiago el superhabit de coches, victorias y tranvías, hacían que un carro del recorrido Alameda, diese más vueltas en su recorrido que el número de pasajeros que subían a él durante el día.

Los diversos testimonios están de acuerdo en señalar que en los años próximos a 1910, existían en Santiago muchos medios de transporte colectivo: los carros de sangre que se mantenían para la periferia, los tranvías eléctricos que operaban en la parte central de la ciudad y, a partir de 1910, algunos vehículos a motor de gasolina para el transporte público, tales como las "taguas" y "góndolas". Podría entonces pensarse que ya no existían problemas de transporte al haber una cobertura casi total del área urbana.

Esta situación de aparente prosperidad del sistema de transporte santiaguino no sólo se expresaba funcionalmente a través de la dotación de carros o en las redes que la Empresa había extendido a través de la ciudad, sino también podía observarse en la creación de centros de difusión de la circulación de la ciudad. Tal era el caso de la plaza de la Estación Central de Ferrocarriles (hoy Plaza Argentina), donde se situaban muchos terminales y paraderos de la locomoción urbana que, conectando con la llegada de los trenes provenientes del sur del país, distribuía a los pasajeros a través de la locomoción urbana hacia todos los barrios y sectores de la ciudad. Lo mismo ocurría con la plaza existente frente a la nueva Estación Mapocho, donde tomaba lugar la misma situación con los pasajeros provenientes de Valparaíso y la zona norte del país. Sin duda que ambas estaciones terminales eran de suma importancia en el funcionamiento del sistema de transporte urbano, pero además lo eran en términos de constituir elementos estructuradores de la

ciudad. Por tal motivo, ambas estaciones fueron tomadas en cuenta en todos los planos de remodelación y transformación de la capital que se elaboraron hasta la década de 1920, adquiriendo un papel importantísimo en la definición de la estructura vial y morfológica de la ciudad.(9)

En 1910 existían en Santiago 280 carros en servicio, con un total de 26 líneas. En 1911 se estableció el servicio de tranvías hacia la localidad de Renca -al norte de la ciudad-, quedando ésta conectada a la ciudad del mismo modo en que ya lo estaban otras zonas aledañas, tales como Ñuñoa y Providencia hacia el oriente, San Miguel hacia el sur y el Blanqueado hacia el poniente. No obstante, la aparente prosperidad y eficiencia quedaron pronto superadas frente al aumento de las necesidades que la mecánica de crecimiento de la ciudad iba presentando. Ya hacia los años de 1912, se estimaba que el servicio de transporte de Santiago era deficiente, por lo cual las autoridades pensaron en la posibilidad de contar con medios alternativos que suplieran las deficiencias. Así, el 20 de junio de 1913, el gobierno nacional otorgó a la "South American Railles Traction Company Limited", de Buenos Aires, la concesión para instalar un Omnibus-trolley en Santiago y sus alrededores, estableciéndose en el mismo decreto de cesión que el nuevo servicio debía operar con un recorrido mínimo de 10 kilómetros. Sin embargo, la concesión terminó siendo anulada debido a las presiones ejerció la compañía que operaba los tranvías.

En 1917 ya existía en la Municipalidad de Santiago una oficina destinada a reglamentar y controlar el tránsito en la ciudad, tránsito que se hacía cada día más complejo. Por una parte, el sistema tranviario había continuado creciendo y extendiéndose, contando a la sazón con 40 líneas de recorridos urbanos y suburbanos. Por otra parte, había en circulación en Santiago un número de 2.354 automóviles particulares, 958 del servicio público y 60 que correspondían al vehículos de carga, de reparticiones públicas y de instituciones tales como el Cuerpo de Bomberos. Para organizar la circulación, la Oficina del Tránsito dictó el 5 de julio de 1917 el reglamento para el tráfico de automóviles, cuatricilos, tándems y bicicletas, mientras que el 28 de diciembre del mismo año, se reglamentó el tránsito de los demás vehículos que recorrían la ciudad. Siendo el mayor problema que debía ser regulado el de la velocidad de dichos vehículos, en especial los automóviles, el reglamento fijó como velocidad máxima la de 30 kilómetros por hora, que debía reducirse a 15 kilómetros en las calles centrales y bocacalles.

Lentamente desde 1910, había comenzado a aparecer el servicio de vehículos de locomoción colectiva a gasolina. Durante el año 1922 se organizó el primer servicio de autobuses entre la Estación Central y la Iglesia de San Francisco en un trayecto que por entonces demoraba tan sólo 6 minutos. La administración y la propiedad del servicio correspondía a una empresa denominada "Santiago" y que pertenecía a Humberto Cádiz. Otros empresarios, también nacionales, ofrecían servicios similares en otros lugares de la ciudad.

En marzo de 1924 estalló una huelga de los empleados y obreros tranviarios que solicitaban mejoras salariales y cambios en la operación del servicio. La huelga tuvo éxito, pero además sirvió al gobierno para introducir reformas en la reglamentación de este servicio. La resolución de mejoras salariales significaba para la empresa determinar un alza de las tarifas que pagaban los usuarios del servicio. Esto era importante para la empresa, pero para el gobierno era más importante resolver, a través de una nueva normativa, los problemas que desencadenaron la huelga. En mayo de 1925 se dictó un decreto en el cual, entre otras cosas, se suprimía la "imperial" o tranvías de dos pisos, los que se mantendrían sólo en algunas líneas que salían fuera de Santiago. Fijaba además, la dotación de carros por cada línea, estableciendo una capacidad de 140.000.000 pasajeros por año para todo el sistema, y disponía que la velocidad máxima de los tranvías dentro de la ciudad sería de 20 kilómetros por hora. Otro artículo ordenaba la extensión de líneas, por lo cual la empresa debería construir algunas prolongaciones y modificar sus recorridos. De este modo se extendió el servicio hacia el sur por las calles Lira y Lord Cochrane y hasta la estación San Diego del ferrocarril de circunvalación aquellos tranvías que corrían por las calles San Francisco y Santa Rosa; igualmente se hicieron extensiones hacia el poniente y sur poniente, haciendo llegar la línea que corría por la avenida Bascuñan Guerrero hasta la calle Antofagasta. Adicionó también este reglamento, otros 4 kilómetros de líneas a construir con el objeto de prolongar hacia el norte la línea de Recoleta hasta la altura de la avenida México, y hacia el sur hacia la población San Eugenio construída pocos años antes.

Este reglamento pareció dar buenos frutos. Durante 1926 la empresa, acatando las condiciones de operación que aquél estableció, funcionaba en forma más adecuada que lo que había sido antes de la huelga. Mejoró el material rodante aprovechando sus instalaciones de la calle Mapocho y reemplazó buena parte de los carros por otros nuevos, importados

desde Estados Unidos, con mayor capacidad y comodidad para los usuarios. Los antiguos carros de 32 pasajeros, cedieron su lugar a los que podían transportar 50. Así, al cabo de una año de la dictación del reglamento, la empresa llegó a transportar en Santiago 115.000.000 pasajeros, acercándose a las cifras que señalaba dicha normativa. Sin embargo, paralelamente, las nuevas empresas de autobuses en funcionamiento, estaban captando algo más de 50.000.000 pasajeros durante el mismo lapso de un año.

Pero la emergencia de las empresas de autobuses y el desafío que representaban para el viejo sistema de tracción y tranviario, eran aspectos de la nueva época que se abrió en Chile a partir de la década de 1920. No obstante, el antiguo sistema seguiría siendo todavía importante en los años siguientes hasta la década de 1940, en que desapareció, dejando paso al servicio de autobuses que lo reemplazaría completamente.

De la época que hemos estudiado, solo nos queda ahora la imagen de los carros de sangre y la de los tranvías eléctricos que han terminado plasmándose con el paisaje pintoresco de Santiago del 1900, hasta constituir un solo cuadro en el cual ya no caben las críticas y las deficiencias, las molestias ni las disputas, pues la patina del tiempo, al hermostrar aquel paisaje, terminó disolviendo lo negativo en el olvido.

NOTAS

1. El Chileno, 4 de febrero de 1884.
2. El Chileno, 6 de febrero de 1884.
3. El Chileno, 11 de febrero de 1884. Testimonio de la especial preocupación de este diario por el problema de transporte lo constituye su permanente campaña criticando todos los aspectos que merecían ser mejorados. Así en 29 de mayo de 1885, atacó el estado del material rodante en los siguientes términos: "Carros desvencijados, sucios e incómodos, manejados de modo que jamás llegan a los desvíos, arrastrados con caballos que no sirven, provocando atropellos y desrielamientos a cada instante y guiados por cocheros y conductores terribles por su mala educación.

4. Ya en 1890, corrían por las calles de Santiago 1.200 carros de sangre.
5. Los recorridos centrales en la década de 1890 eran: Alameda, Matadero, Yungay, Carmen, Agustinas, Duarte (Lord Cochrane), Santa Rosa, Bellavista, Maestranza (hoy Portugal), Catedral, Rosas, San Pablo y Moneda. Había, además, tres servicios nocturnos: Alameda, Matadero y Carmen. En cuanto a los sectores alejados de la ciudad y fuera de su perímetro, había tranvías hacia Providencia, como ya lo hemos expresado, y en dirección a Ñuñoa, la que comenzando a urbanizarse en torno a la actual plaza de ese nombre hacia 1895.
6. El Ferrocarril, 9 de septiembre de 1896. Había unanimidad de criterios para pedir y exigir la desaparición de los tranvías de sangre. Por una parte, se deseaba contar con un medio cómodo, rápido y más seguro; por otra, se deseaba suprimir las infectas caballerizas de las que requería el servicio; luego se quería suprimir las inmundicias que inevitablemente llenaban las líneas y vías. La empresa requería de aproximadamente 2.000 caballos para mover los carros por las distintas líneas, por lo cual tenía caballerizas en diversos puntos de la ciudad que constituían focos de infección permanentes.
7. Estas líneas fueron las siguientes: 1a. Alameda; 2a. Estación Central; 3a. Agustinas-Huérfanos; 4a. Compañía-Catedral; 5a. San Pablo-Rosas; 6a. San Pablo-Mapocho; 7a. Plaza-Parque Cousiño; 8a. Plaza-Bascuñán Guerrero; 9a. Agustinas-Población Ovalle; 10a. Agustinas-Purísima; 11a. Plaza-Providencia; 12a. Plaza-Maestranza; 13a. Carmen-Lira; 14a. San Francisco-Santa Rosa; 15a. Mercado-Estación Matadero; 16a. Nataniel-Duarte; 17a. Santo Domingo-Palma; 18a. Santo Domingo-Bellavista; 19a. Vicuña Mackenna-Parque; 20a. Estación Central-Parque; 21a. Plaza Yungay-Parque; 22a. San Francisco-Penitenciaría; 23a. Universidad-Independencia-Cementerio; 24a. Universidad-Recoleta-Cementerio y 25a. Estación-Avenida la Torre.
8. El Chileno, 6 de octubre de 1901.
9. "En realidad la Plaza Argentina no es una plaza igual que las otras; en ella no hay prados verdes, ni muchos arboles, ni asientos, ni lugar por donde puedan correr los niños, pero por analogía se le llama plaza; es el terminal y paradero de muchas líneas de locomoción", Saúl Scholmik, Historia de la Alameda (Santiago, 1955). Véase también Ricardo Lama, El transporte urbano de Santiago; evolu-

HIGIENE Y SALUD PUBLICAS

María Elena Langdon

Ya se ha dicho que Santiago en el siglo pasado y comienzos del actual vió aumentar rápidamente su población. Durante las tres décadas bajo estudio, la ciudad creció a una tasa anual promedio de 3%, lo que lógicamente repercutió en una expansión de su radio urbano. Sin embargo, esta expansión no fue acompañada por una similar de los servicios urbanos. Por el contrario, estos últimos se expandieron en forma más lenta que lo que requería el crecimiento poblacional y espacial de la capital, traduciéndose en serios problemas para la salubridad e higiene de la ciudad.

Esta situación llevó a muchos cronistas de la época a referirse a Santiago en los siguientes términos: "No creemos que exista hoy en el mundo una aglomeración humana que se halle en condiciones más horribles que las que hoy atraviesa la capital de Chile..."(1)

La higiene pública fue así una de las variables más importantes de la calidad ambiental y por lo tanto de la calidad de vida existentes en Santiago -y probablemente en la mayoría de las ciudades chilenas en expansión- durante el período aquí estudiado. Son muchos los problemas ligados a éste fenómeno; sin embargo, en esta breve síntesis sólo destacaremos aquellos que parecían tener mayor relevancia para los santiaguinos de la época.

Un primer problema decía relación con el aseo y limpieza de la ciudad, así como con los lugares donde se depositaban los desperdicios. Los sistemas de eliminación de basuras usados en nuestro período pueden resumirse de la siguiente manera: en muchas casas se arrojaba la basura directamente a las acequias que pasaban por cada vivienda, lo que causaba innumerables tacos que a su vez eran responsables de antihigiénicos anegamientos; en otras casas se acumulaban los desperdicios en distintos tipos de tastos -ya fuesen de madera o cestería, grandes o pequeños- que una vez colmados se dejaban al lado afuera de las casas donde eran recogidos por los carretones de la policía de aseo y llevados a los basurales; por último, en muchas casas aún usaban el antiguo método de enterrarlas en los patios o bien quemarlas en el fogón de la cocina o en simples montones al aire libre lo que producía una gran contaminación atmosférica.

Hay que considerar, además, que mientras por una parte la escasez de elementos de trabajo y de personal caracterizaban a la policía de aseo de la ciudad (2), por la otra la expansión del radio urbano fueron responsables de que tanto la recolección de basuras como el aseo y barrido de las vías públicas no pudiera hacerse en forma rápida y eficiente.(3) Asimismo, el escaso barrido que se hacía en las calles levantaba enormes polvaredas que se traducían en la existencia de partículas de polvo suspendido en el aire, dañando aún más las condiciones ambientales de la ciudad. En este sentido, un periódico de la capital señalaba en 1895: "...nubes de polvo llenan el aire hasta el punto de hacer imposible el tráfico en ciertas cuadras..."(4) En la Revista de Higiene Práctica se anotaba en el mismo sentido: "...el polvo de las calles lleno de microbios lo respiran todos..."(5)

El desaseo general que reinaba en la ciudad era uno de los temas preferidos de los cronistas de la época, y es a través de los innumerables artículos aparecidos en la prensa que se perfila con claridad el abandono relativo de los barrios céntricos de la ciudad y el abandono absoluto de los barrios más alejados como lo eran ultra-Mapocho, Estación Central, Yungay o Matadero, para nombrar sólo algunos. (6)

La basura que recolectaban los carretones de la policía de aseo eran llevados, por lo general, al botadero oficial. Dicho botadero se encontraba en la ribera sur del río Mapocho, entre las calles Manuel Rodríguez y Cueto. Era un espacio completamente abierto de manera que

el acceso a él era libre, tanto para las personas como para los animales, dándose todos cita a diario en busca de algún objeto servible o vendible, con lo cual llevaban de esta manera todo tipo de infecciones a sus propias habitaciones. Este botadero servía al sector comprendido al lado norte de la Alameda. Según los datos disponibles, existía otro de similares características para el sector sur de la ciudad, pero desgraciadamente no lo hemos podido localizar.

El hecho que estos botaderos -si bien inmersos en la ciudad misma- quedaran bastante alejados de ciertos barrios de la ciudad, causaba que el carretón de la policía de aseo tomara mucho tiempo tanto para ir a vaciar la basura recolectada, como para volver en busca de nuevos desperdicios, agravado todo por la escasez de elementos. Esto fue responsable de la proliferación de lo que los cronistas de la época llamaron 'botaderos no oficiales' que se encontraban en distintos sitios eriazos de la ciudad, y que por lo general se situaron en las inmediaciones de los conventillos o de las nacientes poblaciones obreras.

La situación de insalubridad reinante en la zona del basural había preocupado a las autoridades sanitarias de la ciudad y por sobre todo a los médicos higienistas que emprendieron una tenaz campaña para mejorar el sistema de eliminación de desperdicios. Resultado de ello fue la construcción de hornos crematorios que a comienzos de este siglo ya estaban en funcionamiento. Sin embargo, tampoco ellos fueron la solución esperada por dos razones: por una parte su construcción no había contemplado los últimos adelantos tecnológicos con lo cual sólo era posible incinerar los materiales combustibles, quedando el cieno y otros productos húmedos en su mismo estado; por otra parte, sólo se habían construído cuatro hornos en total, lo que era a todas luces insuficiente para satisfacer las crecientes necesidades de la ciudad.(?)

Pero sin lugar a dudas, el mayor foco de contaminación estaba dado por la presencia de las tan conocidas acequias a tajo abierto que recorrían la ciudad y que constituían el único medio de evacuación de las aguas servidas. Desde tiempos coloniales ellas venían sirviendo como desaguadero a la población santiaguina, y sus problemas iban aumentando conforme crecía la población. Sobre ellas, el Consejo de Higiene escribía al Ministro del Interior en 1902: "la red de acequias por donde circulan las aguas utilizadas y contaminadas presentan graves problemas de construcción en sus paredes que hace fácil las filtraciones de un líquido rico en materias orgánicas que infesta lentamente el suelo. Además,

a causa de los frecuentes cambios de dirección de los canales y de su nivel irregular, la corriente no es lo suficientemente rápida para evitar que se deposite en su fondo gran cantidad de lúgamo putrecible o que se produzcan desbordes que llevan a la superficie residuos orgánicos de todas clases, que expuestos al aire y al sol, fermentan y vician la atmósfera vecina. Con todo, no concluyen aquí los peligros sanitarios de las acequias: quedan todavía los que se derivan de la limpia de esta red que ha recibido todas las inmundicias de la ciudad que no sólo exponen a los obreros (que hacen la limpia) sino que son una causa general de insalubridad. Y las consecuencias sanitarias de este sistema de canalización son sobre todo graves en los barrios pobres, donde viven en casas estrechas y malsanas familias ignorantes de las más elementales precauciones higiénicas." (8)

Aparte de lo anterior, las acequias presentaban dos serios problemas: por una parte los continuos desbordes producidos por la falta de limpieza y/o exceso de agua, y por la otra su contrario, vale decir, los problemas derivados de la escasez de agua que por ellas corría. Denuncias de ambos fenómenos son continuas y abundantes.(9)

La permanente contaminación producida por las acequias venía siendo denunciada desde tiempo atrás y cobró especial énfasis hacia fines del siglo XIX, cuando se comenzaron a trazar los primeros estudios destinados a dotar a la ciudad con un sistema de alcantarillado. Finalmente, se aprobó en 1905 un proyecto presentado por la Constructora Batignolles y Fould Cía. para llevar a cabo los primeros trabajos.(10) Dichos trabajos se realizaron por etapas, entregándose la primera sección al uso público en diciembre de 1908. Dos años antes se había dictaminado sobre la obligatoriedad de los propietarios de efectuar la conexión domiciliar a medida que se iban entregando al uso las distintas secciones.

Según los datos entregados por el Anuario Estadístico de 1915, el radio urbano de la ciudad era de 3.006,5 hectáreas y de ellas 2.550.0 hectáreas serían beneficiadas por el alcantarillado, vale decir, sólo un 15% del espacio urbano no contaría con este nuevo adelanto. En términos de viviendas, la misma fuente señala que existían unas 23.000 viviendas y de ellas 19.000 (83%) se beneficiarían del sistema. Sin embargo, una vez más estos datos nos confirman que si bien en 1910 se había realizado la recepción final de la cuarta y última sección del alcantarillado, en 1915 sólo el 48% de las viviendas se encontraban en la zona donde la conexión era obligatoria, zona que representaba el 34%

del espacio urbano total de la ciudad.(11)

Por último quisiéramos destacar otro grave problema que presentaba la ciudad: la escasez de agua potable y su calidad. El agua fue foco de gran atención y denuncias a través de estos años. Desde su fundación Santiago se había abastecido de las aguas de la Quebrada de Ramón y esporádicamente de las de Vitacura. Sin embargo, a medida que la ciudad crecía en población, la Quebrada de Ramón se hizo insuficiente y comenzaron los estudios para hacer captaciones -esta vez permanentes- de las aguas de Vitacura. En 1893 se realizó la primera captación, caudal que fue ampliado en 1900, 1905 y nuevamente en 1909. Para recibir las nuevas captaciones se construyeron dos estanques de recepción en Providencia al costado oriente de la avenida Manuel Montt -aproximadamente en el mismo sitio en que hoy se encuentran ubicados (Av. Pucuro con A. Varas)- cada uno de ellos con una capacidad de 20 mil metros cúbicos, los que fueron inaugurados el 16 de Septiembre de 1911.(12) Desde allí dos cañerías de aducción conducían el líquido hasta las Cajitas de Agua ubicadas en lo que hoy se conoce como Plaza Baquedano (entonces Plaza Serena, luego Colón y más tarde Italia).

Sin embargo, hacia comienzos de siglo nos encontramos con diversas quejas de los vecinos acerca de la calidad del agua que llegaba a sus viviendas. Tanto la Revista Médica como El Mercurio y El Chileno fueron paladines en denunciar una y otra vez este problema. La Revista Médica describía la siguiente situación: "El agua que bebemos, oficialmente es potable, así como lo asegura la Empresa y el Instituto de Higiene por intermedio de sus análisis mensuales. Pero el público de Santiago...ha dado en creer que si el agua en sí misma es más o menos potable, no lo es la muchedumbre de sanguijuelas y culebras que desde algún tiempo vienen colonizando el producto de la Empresa."(13) El Mercurio señalaba una experiencia similar: "Se ha acercado a nuestra imprenta el señor don Juan de Dios Morandé Vicuña trayéndonos un frasco de agua potable que contenía una verdadera colonia de sanguijuelas. Esta agua fue extraída de la cañería de agua potable de la calle Merced 297 a las doce del día...contenía más de diez sanguijuelas de regular tamaño."(14) El Chileno a su vez no se quedaba sin otra evidencia que aportar: "En casa del doctor Marchant se venía observando desde hacía días, que al sacar el agua de la calle se veían en ella gusanitos pequeños que se estiraban y encogían como sanguijuelas."(15) Asimismo cuando se captaron las aguas de Vitacura, se produjo una larga polémica entre algunos higienistas y médicos sobre su calidad. Ello llevó a que se realizaran innumerables análisis químicos y

el resultado de ellos se diera a conocer a través de la prensa capitalina. Finalmente se impuso la opinión de aquellos que creían que sus aguas eran absolutamente potables.(16)

Sin embargo, las denuncias acerca de la mala calidad del agua potable van decreciendo ostensiblemente en el tiempo y finalmente podríamos decir que desaparecen a partir de 1910, lo que nos hace suponer que el problema de la calidad del agua de bebida fue solucionándose poco a poco. El problema será ahora uno de abundancia y escasez de agua.

A pesar de las nuevas captaciones que se habían efectuado en las aguas de Vitacura, ellas no satisfacían las crecientes necesidades de una ciudad en expansión. Los siguientes datos nos dan una dimensión del desequilibrio entre el consumo diario y la producción. Mientras en 1895 el consumo diario alcanzaba a 19.500 metros cúbicos, en 1902 llegaba a 37.000 metros cúbicos y en 1909 a 60.269 metros cúbicos. Vale decir, el consumo diario se había duplicado durante estos años. Por su parte la producción sólo se había duplicado en el mismo período, siendo en 1895 de 33 mil metros cúbicos y en 1908 de 65.052 metros cúbicos. Artículos aparecidos en los diferentes medios de comunicación capitalina así lo refuerzan una y otra vez: "...desde hace varios meses preocupa a las autoridades y es, a la vez, motivo de serias dificultades para los habitantes, la escasez de agua potable..."(17) En otro testimonio se manifestaba: "...desde el 12 de diciembre el sector comprendido entre Avenida Franklin, San Francisco y San Isidro carecen de agua..."(18). Los testimonios son tan abundantes que sería largo de enumerar.

Esta crisis de abastecimiento comenzó a tener efectos muy negativos. La escasez de agua potable se hizo sentir no sólo en los barrios periféricos sino en el centro mismo de la ciudad, donde varias escuelas debieron cerrar sus puertas debido a ello. A medida que los años iban pasando el problema tendía a agudizarse y sólo en 1915-1916 se produjo un mejoramiento cuando se captaron las aguas provenientes de Laguna Negra (19), lo cual alivió el desequilibrio existente entre producción y consumo, aunque no dió solución al problema mismo.(20) Es por ello que las denuncias sobre su escasez continúan en el tiempo y, como señalaba un matutino, "...la escasez de agua potable en Santiago va cada día en aumento...(21)

De lo que hasta aquí hemos señalado podemos concluir que si bien Santiago fue experimentando ciertas mejoras en su infraestructura ellas no fueron lo suficientemente rápidas como lo requería su expansión espacial

y su crecimiento poblacional.

Santiago de fines del siglo pasado era una ciudad de muchos contrastes: la opulencia se mezclaba con la miseria, los grandes palacios y residencias con los nefastos conventillos, las grandes fiestas aristocráticas con las populares chinganas, etc. Sin embargo, y a pesar de ello, en esa época los habitantes debían soportar -sólo con pequeñas variaciones- las mismas condiciones de insalubridad e higiene existentes en el núcleo urbano. Por todas las casas habitaciones -independientes del rango- pasaban las inmundas acequias, la gran mayoría de las calles eran de tierra y por lo tanto todos los vecinos debían soportar el polvo, por lo general todas las dueñas de casas se abastecían en el Mercado y por lo tanto durante algunas horas del día se entremezclaban. Es decir, si bien era una ciudad de contrastes y de cierta segregación espacial, era a la vez una ciudad agregada.

No obstante, poco a poco este fenómeno comenzaba a debilitarse. El barrio más central y/o acomodado comenzaba a principios de siglo a diferenciarse de la zona más periférica. Parte de la ciudad gozaba del agua potable en sus casas habitaciones, la otra gran mayoría debía soportar la escasez y compartir a veces un único pilón para varias habitaciones; una parte de la ciudad se encontraba conectada al sistema de alcantarillado mientras el resto debía seguir soportando las acequias como único medio de evacuación de las aguas servidas; sólo las calles más céntricas recibían la atención de la policía de aseo, el resto debía conformarse con vivir en la mugre, etc. Estas circunstancias por desgracia, se mantuvieron hasta finales de nuestro período

La existencia de tan disímil realidad, sin duda, fue produciendo también una diferencia en los riesgos de enfermar. No cabe duda que aquella población que vivía en conventillos, que no tenía agua, que no era sometida al barrido ni recolección de basuras, estaba expuesta a contraer cualquier enfermedad y, más aún, a transformarse en un rápido vehículo de expansión de ella.

La higiene imperante explica la velocidad de propagación de ciertas enfermedades infecto-contagiosas, como lo fueron el cólera, la viruela, el sarampión, coqueluche, etc. Este tipo de enfermedades había asolado a la ciudad desde hacía muchos años y se fueron transformando en las enfermedades más mortíferas y temidas tanto por las autoridades como por la población en su conjunto. Ello explica una serie de medidas que el Estado

venía adoptando para evitar la entrada al país de dichas enfermedades a través de los cordones sanitarios que afectaban a los barcos afectados que llegaban de otros países y también a los pasos cordilleranos con la vecina República Argentina. Sin embargo, a pesar de las precauciones tomadas, el flagelo llegaba a nuestro país y causaba una aterradora mortalidad. Ello llevó al Estado a intensificar su acción y a crear una serie de organismos destinados a este fin.(22) Al mismo tiempo, estipulaba la obligación de declarar los casos de enfermos infecto-contagiosos con el objeto de aislarlos y evitar así la propagación de la enfermedad. Es interesante destacar aquí que la gran preocupación del Estado decía relación con la posibilidad de contagio para la ciudad toda. Las pestes ponían en peligro el centro mismo de la ciudad capital y por ello debían ser fuertemente combatidas. Si nos basamos en un trabajo realizado anteriormente sobre la higiene en Santiago se puede inferir que las epidemias raras veces invadían las fronteras de los sectores céntricos más acomodados. Por lo general, las víctimas se reclutaban en los sectores populares de ultramapocho, Estación Central, Matadero, etc.(23) Las campañas de saneamiento iniciadas por el Estado a través de sus organismos, obligadamente debieron traducirse en una cierta violencia tanto psicológica como física para los sectores populares. Ellos eran los que constituían los peligros sanitarios para el resto de la ciudad y como tales fueron saneados. Medidas como la de aislar en hospitales y lazaretos a los enfermos hacía que se llevara al "apestoso" en forma abrupta lejos de sus familiares -más aún cuando ellos sentían un horrible temor hacia dichos establecimientos, ya que según su experiencia "el que entraba no salía".

Igualmente violenta resultaba la acción ejercida por el Desinfectorio Público, el cual por lo general dejaba inservible los pocos objetos que la familia afectada había logrado adquirir. Además los sectores populares -especialmente los hombres adultos- rechazaban la vacuna que se les trataba de inocular.(24) Es difícil dimensionar hasta qué punto dichas medidas fueron responsables del descenso de la curva de mortalidad de las enfermedades infecto-contagiosas, ya que también es necesario tener presente la curva de prevalencia de los virus que las provocaban. En la realidad fueron descendiendo en importancia respecto a la mortalidad general de la ciudad.(25)

Si bien el Estado jugó un papel muy activo en la lucha contra estas enfermedades, no hizo lo mismo respecto a otras -igualmente mortíferas- pero que no constituían una amenaza directa a la ciudad. Es el caso de las enfermedades respiratorias, principalmente la tuberculosis y la bron-

coneumonía, que representaban más del 30% de las causales de muerte.(26) Luchar contra ellas significaba elevar el nivel de vida de los sectores trabajadores y regular las condiciones de trabajo en que ellos se desenvolvían, todo lo cual implicaba una voluntad política y una orientación de política social distinta a la imperante en esos años. La no intervención del Estado llevó a la creación de diversas instituciones filantrópicas de origen privado para paliar en parte dicha carencia naciendo así, entre otras, la Liga de Señoras contra la Tuberculosis. Pero su acción sólo se podía limitar a la ayuda fraterna de aquellas familias cuyo jefe de hogar debía permanecer alejado de su trabajo debido a lo avanzado de su enfermedad. Las condiciones de vida material en que se reproducía la fuerza de trabajo no permitían al obrero dejar su única fuente de ingreso para lograr su recuperación,(27) por lo cual el enfermo debía seguir compartiendo con el resto de su familia la pieza de conventillo, lo que facilitaba y era causante de nuevos contagios.

Ahora bien, las enfermedades del aparato digestivo si que se relacionaban directamente con las condiciones de higiene imperantes. La diarrea, enteritis y fiebre tifoidea muestran una curva ascendente durante nuestro período. Ello no nos debe extrañar si consideramos lo ya anotado sobre escasez de agua potable, localización de los basurales, más la contaminación de la leche y otros productos alimenticios y el riego de hortalizas con aguas servidas.(28)

En cuanto a la infraestructura de salud podemos sostener que si bien el Estado siempre había subvencionado casi en un cien por ciento a los recintos hospitalarios,(29) éstos últimos dependían esencialmente en su atención y administración de la Junta Central de Beneficiencia, lo que desde tiempos remotos ligaba el cuidado de la salud a actividades de beneficencia y caridad.

Hacia finales del siglo XIX la ciudad de Santiago contaba con varios recintos hospitalarios: el San Juan de Dios, el de San Francisco de Borja, el de San Vicente de Paul y el Lazareto de San José. Durante nuestro período de estudio se fueron incorporando el de San Luis, Barros Luco, Salvador, Manuel Arriarán y, a fines de la década de 1920, surgieron el Instituto de Radio, el Sanatorio Matte, Niños Placer y la Maternidad Santa Rosa.(30) Ellos sin duda constituyeron un importante avance en la infraestructura de salud, más aún si consideramos que en estos años también proliferaron los dispensarios y policlínicos en los distintos barrios populares de la ciudad. Asimismo se creó la Asistencia Pública que cumplió

un papel destacado en el traslado de enfermos y en la prestación de primeros auxilios a los accidentados. Los nuevos hospitales se construyeron en las zonas periféricas de la ciudad, la única excepción la constituyó el Hospital El Salvador que una vez terminado quedó inserto en una área de gran expansión como lo era Providencia.

Si bien el número de camas disponibles aumentó notablemente (en 1900 existían aproximadamente dos mil doscientas camas y en 1926 ascendían a tres mil ochocientas), la relación habitante por cama no mejoró sino mostró un aparente deterioro debido al rápido aumento de la población durante dichos años (en 1900 existía una cama cada 143 habitantes y en 1930 llegaba a una cama por cada 175). Sin embargo, la utilización que se hacía de cada una había ido cambiando. Mientras a comienzos de siglo el promedio de estadía de un enfermo era de 50 días, hacia 1921 fue sólo de 23 días. Esta tendencia sin lugar a dudas tendió a contrabalancear el déficit de camas hospitalarias. Asimismo, se notó un gran aumento respecto del número de enfermos atendidos (en 1909, 34.152 y en 1926, 50.581), así como un incremento del personal médico de los establecimientos hospitalarios.(31) Finalmente destacaremos que hacia 1907 existía un médico por cada 2.700 personas mientras que en 1926 fue de uno cada 2.000, vale decir el aumento de dichos profesionales fue mayor que el incremento de la población capitalina.

No cabe duda que durante este período la infraestructura de salud mostró un importante crecimiento, que dice relación con la creciente preocupación del Estado por mejorar la salud de la población. Hasta finales del siglo pasado los sistemas de salud habían sido absolutamente independientes del aparato estatal, salvo en el apoyo financiero que de éste recibían año a año. Ya en la década de 1880 se comenzó a notar una creciente preocupación del Estado por la salud de la población, lo que lo llevó a crear numerosos organismos (a los que ya hicimos referencia) ligados a la salud. En 1886 se hizo dependiente del Ministerio del Interior a la Junta de Beneficiencia.

Son estos los primeros pasos de un Estado que irá gradualmente asumiendo el problema de salud como algo de su directa responsabilidad. En 1917 y luego en 1922 y como consecuencia del Primer y Segundo Congreso de la Beneficiencia Pública se declaró por primera vez que la salud de la población era responsabilidad importante del Estado, situación que quedó sancionada definitivamente en la creación del Ministerio de Higiene en 1924, todo lo cual fue posteriormente ratificado en la Constitución

del año 1925. Ese mismo año se creó la ley del Seguro Obrero Obligatorio que beneficiaba a todos los trabajadores del país y finalmente en 1931 se dió forma al Servicio nacional de Salubridad.

NOTAS

1. El Mercurio, 28 de julio de 1910.
2. Hasta 1912 el aseo de la ciudad era de responsabilidad de los municipios. Sin embargo, en dicho año este servicio pasó a depender directamente del Estado.
3. Sólo a modo de ejemplo diremos que hacia 1898 en la Tercera Comisaría de Aseo (radio ubicado entre las calles Matucana, Lourdes, Alameda y Mapocho) existían 31 carretones recolectores y en 1912, si bien existían 38, sólo 26 estaban en funcionamiento. Para ver la realidad de cada una de las comisarías veáse de F.Gabler el artículo aparecido en la Revista de Higiene, Tomo IV, pp. 85 y siguientes, y El Mercurio del 28 de enero de 1912 "El aseo de la ciudad de Santiago pasa a manos del Fisco."
4. El Chileno, 3 de enero de 1895.
5. Revista de Higiene Práctica, Año 1, No. 1, p. 228.
6. Referencias de algunos de estos artículos aparecen en El Mercurio del 22 de abril de 1910, del 5 de junio de 1910, del 10 de diciembre de 1912, del 28 de marzo de 1912 y del 2 de enero de 1918; en el diario El Chileno del 11 de julio de 1909, del 7 de septiembre de 1910, del 22 de octubre de 1910, del 4 de abril de 1912 y del 27 de enero de 1912.
7. La Revista Zig-Zag no. 23 del mes de julio de 1905 señalaba: "con el pomposo y embustero nombre de Hornos Crematorios se designa el punto donde se arrojan los desperdicios y basuras de Santiago...". Véase también Revista de Higiene Tomo X, pp. 205 y ss.
8. Carta enviada por el Consejo de Higiene al Ministro del Interior, 23 de diciembre de 1902.

9. Véase por ejemplo El Mercurio, 22 de enero de 1903, 24 de octubre de 1910 y 3 de julio de 1912; El Porvenir, 18 de diciembre de 1900; El Chileno, 4 de abril de 1911 y 15 de junio de 1910.
10. El alcantarillado sólo se hizo realidad cuando el Estado asumió su papel como agente financiero de dicha obra; hasta entonces siempre se había responsabilizado a la Municipalidad, la cual no contaba con los fondos necesarios para llevar a cabo tan importante obra.
11. Los cálculos fueron realizados teniendo como base los datos citados. Es probable que aquellas viviendas que habían realizado su conexión domiciliaria estuvieran en la zona donde vivían las familias más acomodadas. Así al menos lo sugieren las diversas y abundantes quejas de vecinos de otros barrios de la ciudad que seguían utilizando el antiguo y antihigiénico sistema de las acequias. Sólo recién en 1930 se decretó la obligación de los inmuebles situados en zonas de Recoleta cercana a los dos cementerios a conectarse a la alcantarilla. Otros barrios, como el sur de Av. Matta, Ñuñoa, el poniente de Matucana, entre otros, no contaban aún con dicho servicio, estando los proyectos bajo estudio. Véase Boletín de la Municipalidad de Santiago, no. 1580 (1930) y no. 2296 (1933).
12. El Chileno, 17 de septiembre de 1911.
13. Revista Médica (1903), Tomo XXXI, p. 432.
14. El Mercurio, lo. de noviembre de 1903.
15. El Chileno, 28 de julio de 1903.
16. La discusión aparece resumida en la Revista de Higiene, Tomo II, pp. 140 y ss. Entre los adversarios de dichas aguas figuraban los doctores Benávides, Díaz, Nogués, Maira, Oyarzún y Puga Borne, que formaban la Comisión de Agua Potable del Consejo Superior de Higiene. Las razones que ellos aducían para oponerse a la utilización de dichas aguas pueden resumirse en los siguientes puntos:
 - a) las aguas provenían de terrenos de acarreo fácilmente infecciosos;
 - b) el peligro de mezcla de sus aguas con sales metálicas venenosas, procedentes de las operaciones metalúrgicas que se efectuaban a la orilla del río;
 - c) contenían una proporción creciente de materias minerales nocivas y escasez de calcio y oxígeno;
 - d) porque estaban expuestas a la contaminación por metales venenosos, como el cobreplomo, y otros procedentes tanto de la naturaleza de los terrenos en que nace, como de los establecimientos mineros situados en la hoya.

17. El Mercurio, 8 de enero de 1909.
18. Véase también Revista de Higiene Práctica, año 1, no. 1 (1912) pp. 230-231; El Chileno, 11 y 15 de junio de 1910, 5 de mayo de 1911, 27 de julio de 1911; El Mercurio, 11 de enero de 1912.
19. Este proyecto había sido propuesto ya en tiempos del Intendente Benjamín Vicuña Mackenna, vale decir, cuarenta años atrás.
20. No hay que olvidar que la nascente industria requería de enormes cantidades de agua para su funcionamiento y expansión.
21. El Mercurio, 3 de junio de 1918.
22. Es así como se creó en 1883 la Junta Central de Vacunas, en 1886 se dictó la Ley de Policía Sanitaria y en 1887 la Junta de Salubridad, cuyo fin principal fue el combatir y prevenir las epidemias que venían de países vecinos. También se creó el Consejo Superior de Higiene y el Instituto de Higiene (1890 y 1892), y el Desinfectorio Público en 1896.
23. María Elena Langdon, "La Higiene Pública en Santiago en 1910", trabajo presentado al Seminario de Historia Urbana de CLACSO, celebrado en Santiago en 1981. Actualmente en prensa.
24. Por lo general la prensa obrera sostenía que la vacunación obligatoria era un despotismo sanitario que sembraba el terror a las epidemias, cuya erradicación no dependía tanto de la vacuna como de fomentar la higiene de las habitaciones obreras. Véase también El Mercurio, 4 de junio de 1905. No obstante, poco a poco la vacuna se va imponiendo, fundamentalmente a través de la vacunación en escuelas, dispensarios y policlínicos.
25. Para esta parte de nuestra investigación nos basamos principalmente en María Elena Langdon, "Condiciones de Salud de los Sectores Populares de Santiago entre 1900 y 1930", presentado al Seminario de Historia Urbana de CLACSO, celebrado en Tucumán en abril de 1983. Para mayores detalles veáse dicho trabajo.
26. Si bien las causales de muerte se encuentran a nivel provincial, encontramos para el año 1909 las causales a nivel departamental. La relación de ellas es que el 9.1% de las muertes provinciales ocurren en el Departamento de Santiago.
27. En aquellos años el único tratamiento para dicha enfermedad consistía en reposo y sobrealimentación, ambos fuera del alcance de los

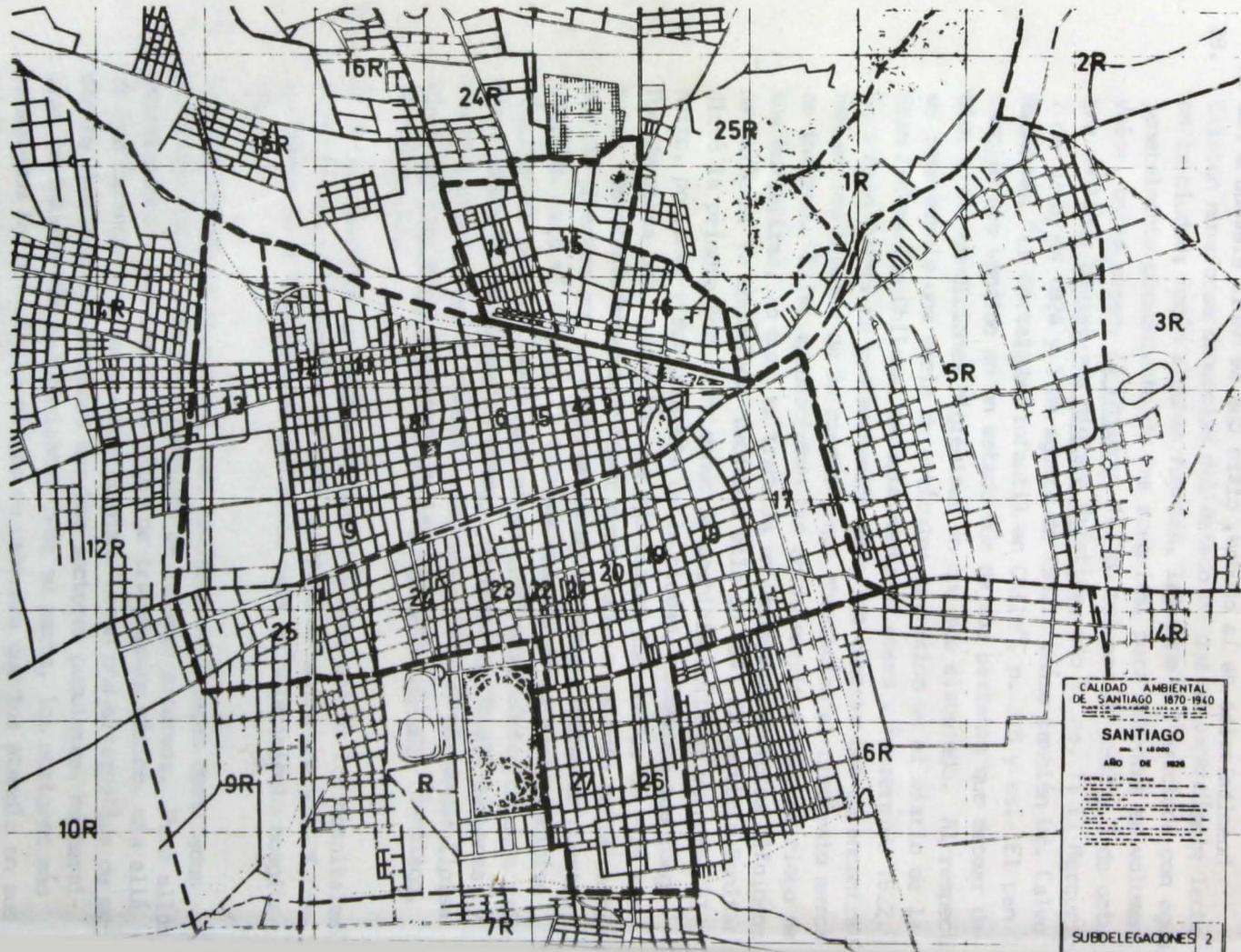
sectores populares.

28. Existen numerosas denuncias del estado en que se expendía la leche en la ciudad; según algunas fuentes, la leche era mezclada con agua, generalmente proveniente de las acequias, para aumentar su volumen. Véase, entre otros, El Chileno, 10. de octubre de 1900 y 3 de octubre de 1902; Revista de Higiene Práctica, año 1, no. 1; El Mercurio, 7 de junio de 1924 y 3 de agosto de 1932. Véase también Dr. Calvo Mackenna, "La Mortalidad Infantil en Chile", p. 316 y ss. El pan también era vendido en un estado que dejaba bastante que desear debido a las condiciones higiénicas en que era elaborado. Al respecto es interesante una serie de artículos aparecido en el diario de la Gran Federación Chilena, especialmente en enero y febrero de 1922. Otra gran fuente de contaminación eran las chacras que se encontraban en las afueras de la ciudad y que abastecían al creciente mercado interno. Ellas aprovechaban las aguas servidas para el riego de sus hortalizas, lo cual se traducía en permanentes brotes tifoideos de carácter ya endémico. Debido a ello en 1941 el Servicio Sanitario dictó la primera ordenanza donde se prohibía cultivar verduras al norte, poniente y sur-poniente de la ciudad, ordenanza que luego fue derogada por la presión que ejercieron los dueños de esas tierras. Desgraciadamente no hemos encontrado un estudio de la cantidad de gérmenes que llevaban estas aguas hacia finales de nuestro período, pero sí tenemos un informe emanado de la doctora Eloísa Díaz, en el cual se señala que en un centímetro cúbico de agua existían, antes de atravesar la ciudad, un total de 30.939 gérmenes, y una vez atravesada, el número aumentaba a 947.168 gérmenes: Eloísa Díaz, Informe sobre el estado de las Escuelas Públicas (Santiago, 1905), p. 32.
29. El estado aportaba una cuota de dinero a cada uno de los hospitales. El monto asignado variaba en cada oportunidad entre uno y 100%, dependiendo de otras entradas que tenía cada establecimiento hospitalario.
30. Los hospitales desde sus orígenes habían sido lugares destinados prioritariamente a atender personas de escasos recursos. Para ellos representaban la única posibilidad de tratamiento médico, más allá de los curanderos y meicas que si bien fueron una alternativa de medicina ampliamente utilizada por los sectores populares, no permitían la internación del paciente. Por su parte, los sectores más acomodados hacían uso del médico de cabecera que los atendía en sus propias casas-habitaciones.

31. En 1911 había un total de 148 médicos trabajando en los recintos hospitalarios de la ciudad, cifra que se había elevado a 290 en 1926.



* * * *



CALIDAD AMBIENTAL
 DE SANTIAGO 1870-1940
 INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA
 SANTIAGO
 Año 1988
 AÑO DE 1988

VIVIENDA

Armando de Ramón

Al hablar de la vivienda nos estamos refiriendo en realidad a muchas cosas. Desde materiales de construcción, modas arquitectónicas, estilos de vida, equipamiento interior y otros, hasta los problemas derivados de la segregación espacial. Por lo tanto, en este capítulo, trataremos de ofrecer una visión que tome en cuenta estos diversos aspectos sintetizando los datos y los testimonios según las posibilidades que ellos mismos nos brindan, con la limitación que los propios antecedentes recogidos presentan tanto por su abundancia o escasez, o por el énfasis que las noticias encontradas suelen poner en unos aspectos en desmedro de otros.

A la dificultad señalada, habrá que añadir los problemas corrientes que presenta la descripción de los tipos de vivienda según la época o épocas que se abarcan. Siendo éste un trabajo que maneja la variable tiempo, encontraremos una gran diferencia en la distribución y en la apariencia de la vivienda según clases sociales en fechas situadas durante un período histórico de cambios acelerados como lo fué aquel que corrió entre los años de 1890 y 1925. Entre ambas fechas extremas, Santiago cambió profundamente, tanto en las modas arquitectónicas como en sus costumbres, límites urbanos, equipamiento, locomoción colectiva y privada y demás servicios de utilidad pública. Todo ello afectó, como era de esperar, a la vivienda de la clase alta y en parte a la de la clase media. La

vivienda popular, en cambio, desde el rancho común hasta el popular conventillo, permanecerá por desgracia sumida en sus mismas características de miseria, promiscuidad, desaseo y hacinamiento durante toda esta etapa.

El crecimiento de Santiago afectó a la vivienda de muy diversas maneras. La continua migración intraurbana de los grupos sociales medios y altos durante este tiempo, condenó a ciertos barrios a caer en una profunda decadencia. Paralelamente, el surgimiento de nuevos barrios, al expandir el radio urbano, creó nuevos tipos de vivienda acordes con los nuevos factores que regulaban la vida en sociedad. Todo ello con ocasión de un proceso que era determinado por múltiples factores que operaban en el espacio y en el tiempo y cuyo manejo, la mayoría de las veces, escapaba a la acción de la autoridad encargada de regularlo. Teniendo presente estas limitaciones, analizaremos en las páginas siguientes diversos aspectos relativos a la calidad de la vivienda, la dotación de éstas y la normativa legal que se promulgó para promover la construcción y mejorar el el nivel habitacional de la población.

Hacia 1890, la clase alta de Santiago habitaba casas de grandes dimensiones pudiendo recibir y alojar cómodamente a tres generaciones de una misma familia. Sus grandes patios aseguraban la privacidad suficiente a la familia y permitían el aislamiento de los individuos en sus habitaciones o en el interior de los huertos e invernaderos; en el gran comedor podían instalarse sin problema cincuenta o sesenta personas; en sus diversos salones, llamados según el color de su empapelado y todos ellos colmados de pesados muebles, espejos, cuadros, mesas, alfombras y lámparas, podían celebrarse grandes fiestas y todos sus numerosos invitados cabían holgadamente en su interior. Estos grandes edificios -algunos de los cuales habían sido edificadas a mediados del siglo- exhibían los estilos más variados y exóticos para el país, prefiriéndose el renacimiento y sus derivados, aunque también había ánimo para usar, eclécticamente, el pompeyano, el tudor, el gótico, románico, turco, siamés, morisco y otros semejantes que daban un curioso aspecto a algunas calles de Santiago. Los revestimientos exteriores e interiores eran de yeso proporcionando algunas molduras muy complicadas tanto en la fachada como en el interior. A veces se revestían con planchas de mármol, pero en otras se prefería el simple estuco, aunque eligiendo colores de tonos delicados como matices de azul, rosado, verde, amarillo o pardo, todo lo cual se insertaba en columnas que no sostenían nada, en capiteles que no servían de remate

a ningún pilar, pero que se mezclaban abigarradamente con cariátides, balaustrés, atlantes y otros falsos adornos que hicieron exclamar a un viajero de principios del siglo XX que todo en este país era falso: "una fachada grandiosa y nada detrás de ella"; "todo está falsificado, todo sueña a hueco."(1)

Lo anterior nos lleva a referirnos a los materiales de construcción que, tanto para las viviendas de clase alta como media o baja eran fundamentalmente, en 1890, el adobe colonial y la teja, disimulados, como se veía debajo de una capa de yeso que fingía otros materiales. Ocasionalmente la fachada o el primer piso solía ser de ladrillo, pero las habitaciones interiores solo eran de tabique de pies derecho de madera y adobillo o listoneado, embarrado y estucado. Muchos de los "palacios" santiaguinos estaban contruídos así y, por este motivo, no habían podido ser erradicados de ellos los parásitos que turbaban el reposo de los moradores. En nuestros días, los sobrevivientes de estos edificios, muestran sin pudor al transeúnte los materiales con que fueron contruídos luego que la cáscara que los recubría fue desapareciendo con el paso del tiempo.

No obstante, por esta misma época, comenzaron a construirse los primeros edificios con armazón de hierro aunque éste había que traerlo desde el extranjero (en especial de Bélgica) por lo cual su uso no se generalizó. sino hasta que comenzó a ser producido en el país. Ya en la segunda década del siglo, materiales más nobles fueron usados en las nuevas construcciones que comenzaron a levantarse en el centro de Santiago y en los barrios nuevos de las comunas rurales.

No había gran diferencia entre la vivienda de la clase alta y la de la clase media en lo que toca a materiales de construcción. Solo en el tamaño y en la decoración exterior. Entre 1880 y 1930 la clase media santiaguina no tuvo otra habitación, en la gran mayoría de los casos, que aquellas que se ofrecía en arrendamiento por los rentistas y que formaban grandes manzanas edificadas en barrios determinados (Yungay, cercanías de la Estación Central, Av. Matta, Avs. Independencia y Recoleta entre otras). Eran sectores monótonos y chatos que en su tiempo hicieron crecer el perímetro de la ciudad en muchos cientos de hectáreas y que formaron extensos distritos de abrumadora uniformidad. Pero no eran viviendas insalubres como las que se reservaron a las clases bajas o, al menos, no lo eran mucho más que las de aquellos barrios donde habitaba la clase alta. La mayor diferencia era su uniforme modestia ya que carecía de la abigarrada mezcla de estilos que distinguían en cambio a las otras, aun cuando formal-

mente, solía incorporar elementos estilísticos neo-clásicos en su frontis. Una sala o salón, un largo pasillo o un patio rodeado de habitaciones, con las dependencias al fondo: igual distribución en el primero o segundo piso faltando a éste solo el patio que era reemplazado por largas galerías que daban luz a las habitaciones.

Pero las fuentes consultadas nos ponen el énfasis mayor en la vivienda de la clase baja, en especial los conventillos. Muchas indican la formación de de poblaciones miserables con rucas y ranchos construídos de materiales de desechos y ubicadas en torno o cerca de basurales constituídos en fuentes de ingreso para estos vecinos. Por lo tanto, a mediados del siglo XIX la crítica recayó sobre los rancheríos y sobre ellos se dictó la primera legislación restrictiva tratando de impedir la proliferación en las zonas céntricas de rancheríos que podían afearla. Pero a partir de 1875 o 1880 la discusión se volvió hacia la existencia de conventillos que pasó a ser la realidad más observada y aludida en periódicos, discursos parlamentarios, novelas y ensayos. Pero a estos conventillos se unían los barrios miserables de casuchas que se levantaban en amplios sectores de la ciudad y cuyo desarrollo denunció en 1872 el intendente Vicuña Mackenna. El origen de estos tugurios solía ser un propietario poco escrupuloso que arrendaba un sitio (piso) a un pobre el cual se encargaba de hacer allí su rancho como se decía del barrio de Chuchunco (al poniente de la Estación central) donde se alquilaba el suelo a veinte centavos la vara al mes.(2) Aunque anterior al conventillo, estos rancheríos que sirvieron de preludio a las más modernas "poblaciones callampas", coexistieron con aquél habiendo sido el modelo usado por el propietario de estos sitios para construir los conventillos. En efecto, cuando la demanda por sitios aumentaba, el propietario de estos terrenos comprendía que construyendo habitaciones para alquilar obtendría una renta mucho más alta por el mismo suelo, y es por eso que durante el último tercio del siglo XIX comenzó un proceso de construcción masivo de este tipo de edificios.

Ya en fecha tan lejana como el 2 de mayo de 1884 un periódico de Santiago denunciaba que nada era más pobre, triste, desaseado e insalubre que el "hogar del obrero chileno", agregando que éste se componía de apenas uno o dos cuartuchos miserables donde se hacinaba el jefe de familia, su mujer, hijos, algún pariente o amigo y diversos animales domésticos. Agregaba a modo de descripción: "un lecho como el que halló don Quijote en la venta, una o dos sillas de tres patas, algún pedazo de estera en el suelo sin enladrillar, y unas cuantas malas herramientas aquí y allá."(3)

Por la misma época, en 1888, Charles Wiener confirmaba que cada familia ocupaba una o dos piezas en los conventillos y que se veía a las mujeres continuamente instaladas frente a una cocinilla donde preparaban sus comidas equilibrándose en la estrecha vía que corría entre largas filas de piezas ordenadas a la manera de las cabinas o camarotes de los vapores. El interior de estas habitaciones era sucio y estaba desprovisto de muebles donde pieles de cordero servían de literas.(4) Junto con él, el doctor Puga Borne añadía diez años más tarde: "las casas habitadas por los individuos menos favorecidos de la fortuna, se hallan de ordinario en calles estrechas desprovistas de pavimento artificial, lo que es causa de humedad en el invierno, de polvo en el verano; las construcciones son poco elevadas sobre el suelo y su piso está a veces a nivel inferior al de la calle; son por consiguiente estrechas, oscuras, húmedas y frías."(5)

En general todos los datos nos indican que a fines del siglo XIX y principios del XX la vivienda popular podía clasificarse en tres tipos: a) los ranchos contruídos de materiales de desecho; b) los cuartos redondos que eran aquellas habitaciones desprovistas de abertura y comunicación con el exterior salvo la puerta de acceso que daba directamente a la calle o a un pasillo interior; c) el conventillo, superior a los anteriores en la medida que era una reunión de cuartos redondos a lo largo de un espacio que se utilizaba de patio común pudiendo hacerse allí el lavado de ropa y la comida. Aunque los conventillos eran una revolución de los tipos antes señalados, los materiales de que se construían eran también de muy mala calidad, cuando nó de desecho, se levantaban a un nivel inferior al de la calle y en sus habitaciones se hacinaba un número de personas muy superior al que razonablemente podían albergar. La mayoría de las mujeres que vivían en tales edificios eran lavanderas por lo que, tanto los menesteres propios de la cocina como los del lavado propio y ajeno, debían también ser realizado en en esos lugares.(6)

A partir del año 1900, la denuncia comenzó a aparecer con una alarmante periodicidad lo que nos indica que las autoridades demoraban y no se decidían a solucionar rápidamente tan grave problema enfrascadas como estaban, muchas veces, en exquisitas discusiones sobre la mejor manera de abordar el problema. Una parte considerable de la población de Santiago se encontraba hacinada en estos tugurios y ello causaba alarma en numerosos sectores ciudadanos aunque no se veía posible una solución rápida y eficaz como el caso exigía. Abundando en estas críticas, el diario El Mercurio de Santiago decía que de todas las formas de construcción elegidas para que habitase la clase baja urbana, era la "casa colectiva" la que

ofrecía mayores inconvenientes y que debía ser proscrita. Llamada eufemísticamente "habitación obrera", ella no era otra cosa que un hacinamiento de seres humanos y animales domésticos en las peores condiciones morando "entre tinieblas".(7) "En los arrabales de la ciudad -decía otra fuente- hay lodo y lágrimas. Se deslizan las gentes como espectros. Salen de la obscuridad y entran en la obscuridad sin ruido, lentamente."(8)

(Las denuncias anteriores son de 1910 y 1914. En esta época, con todo, estaba apareciendo una nueva forma de vivienda colectiva que no era otra cosa que la antigua casa, alquilada a muchas familias que ocupaban una o dos habitaciones. Como lo veremos más adelante, al comenzar la segunda década del siglo XX, se registró un fenómeno nuevo en Santiago como lo fue la emigración de muchos arrendatarios hacia las nuevas comunas rurales (San Miguel, Ñuñoa y otras) con lo cual quedaron muchas casas de los barrios más centrales desocupadas y abandonadas. Frente a un alza de los impuestos, muchos de estos propietarios optaron por alquilar sus casas a grupos de familias con lo cual iniciaban, sin duda sin quererlo, un proceso de deterioro de vastos y céntricos sectores urbanos que ya nada podría detener. Sectores que conocieron mejores tiempos, se vieron de pronto invadidos por personas de escasos recursos causando una emigración intraurbana cuyos efectos aun se aprecian en extensas zonas de las más antiguas dentro de la ciudad.

Los datos recogidos no nos permiten llegar a conclusiones cuantificadas sobre la provisión o existencia de viviendas en Santiago. Solo algo que se repite hasta hoy: que el número de ellas era insuficiente para la población de Santiago, en especial para sus grupos sociales más modestos. Salvo encuestas parciales, es casi total la ausencia de un censo de vivienda o algo parecido, por lo que carecemos de investigaciones objetivas para los treinta y tantos años que comprende nuestro estudio; las que existen, únicamente nos permiten mantenernos en afirmaciones generales.)

Sin duda que para la clase alta no existió el problema. Al parecer tampoco fue muy agudo para la clase media en particular para los que podían alquilar una casa regular con lo cual, para ellos, el asunto se convirtió en encontrar un arriendo bajo, o elegir un tamaño o un sector de ubicación que se aviniera con las posibilidades económicas del que buscaba casa. No ocurría lo mismo, desafortunadamente, con los sectores comprendidos por la clase baja, la más numerosa de la ciudad y, a la vez, la más azotada por la escasez, abuso y carestía de la habitación.

Para estos sectores conocemos solo una encuesta de viviendas: la que ordenó realizar la Prefectura de Policía de Santiago por resolución de 8 de abril de 1904 a fin de tomar medidas contra el progresivo desarrollo de la epidemia de viruela que por esos días aparecía en Santiago. Hacia el 13 de mayo del mismo año, consta que solo habían realizado esta encuesta la 4a., 7a. 8a., y 9a, comisarías ya que las restantes habían enviado informes absolutamente incompletos. No hemos encontrado los resultados de esta investigación y solo conocemos los datos enviados por la 7a. comisaría cuyo radio abarca todo el sector poniente de Santiago, entre el río Mapocho y la Alameda de las Delicias y desde el límite de la ciudad hasta la calle Cueto por el oriente. En el radio de su jurisdicción existían 136 conventillos con 2.827 piezas y 8.795 habitantes, todos viviendo en grave estado de desaseo y abandono y con un promedio de 20.8 habitaciones por conventillo y 3.11 habitantes por pieza.(9)

Para otros sectores sociales conocemos indirectamente la situación y provisión de viviendas destinadas a las clases medias. A principios del año 1914 hubo denuncias de que la ciudad de Santiago se despoblaba debido al auge de las comunas y poblaciones de los alrededores, lo cual había ocasionado que cerca de dos mil casas del radio urbano se encontrasen deshabitadas y sin poder alquilarse. Entrevistados algunos propietarios afectados, achacaron el problema al aumento de las contribuciones lo que obligaba a alzar la renta de los arrendamientos. Este aumento habría impulsado a muchos arrendatarios a cambiarse a las nuevas comunas de los alrededores como Ñuñoa, San Miguel y Providencia, donde la construcción se encontraba en auge, los alquileres eran más baratos, el aire más puro y los alimentos podían obtenerse por precios más bajos que en el centro de Santiago. Estas comunas, además, contaban ya con excelente locomoción y buen abastecimiento tanto comercial como de servicios. Un escritor de la época, corroborando este diagnóstico, culpaba de esta emigración en parte a la belleza de los alrededores de Santiago y también a los propietarios de casas de renta en el centro de Santiago por su tacañería. En tono sentenciador se preguntaba: "¿Es un justo castigo para la sordidez de los propietarios que resisten el ensanche de las calles y la renovación de sus predios? Sí. Los graves varones que han obstaculizado desde hace treinta años los proyectos de avenidas radiales o de nuevas plazas y parques, y que han buscado recursos para burlar la ley de expropiación ayudados a veces por arquitectos retrógrados, pagan ahora su estulticia e imprevisión con el desmedro de sus intereses."(10)

El problema de la vivienda, según estos antecedentes, estaba solucio-

nado para una buena parte de los grupos medios, pues la oferta de casas para estos niveles era superior a la demanda. Así, el diario El Chileno, en su edición del 18 de marzo de 1914 podía decir algo tan sorprendente como esto: "Raro es el mes que se inicia, sobre todo al renovarse los contratos de arrendamientos de habitaciones, que no se admita la emigración de doscientas a trescientas familias a los barrios rurales huyendo no tan solo de los cánones (rentas) elevados, sino al mismo tiempo de las dificultades de la vida en el alza de artículos alimenticios."

Muy distinto era el problema cuando se llegaba a la vivienda popular, cuyos moradores no conocían la válvula de escape que los sectores rurales significaban para las clases medias y altas. Para solucionarlo, parecía que la única vía era la intervención directa del Estado a través de medidas que proporcionasen alivio a esta dramática situación. Así, luego de muchos años de discusión y debates, vino a dictarse la ley no. 1838, del 20 de febrero de 1906, llamada de la Habitación Obrera y a la cual nos referiremos en detalles en los próximos párrafos. Por ahora, sólo queremos adelantar que así como había sido lenta la tramitación de esta ley, también lo fue la provisión efectiva de viviendas que aquel cuerpo legal ordenaba, pues las primeras habitaciones vinieron a comenzar a ser entregadas para su uso sólo cinco años después de su puesta en vigencia.

Mucha gente pensaba que la sicología del pueblo urbano o su nivel educacional no lo habilitaban para habitar en viviendas dignas, acogedoras y cómodas. Por eso, cuando se trató de convencer a los propietarios de que tratasen de reemplazar los antiguos conventillos por modernos "cités" higiénicos, los que promovieron esta iniciativa se encontraron con una reacción completamente desalentadora. Por lo demás, cada vez que algún rentista construía tales grupos de habitaciones llamados "cités", es decir, un pasaje bordeado por pequeñas casitas, el precio de éstas hacía ilusoria la posibilidad de que los habitantes de los conventillos terminaran trasladándose a ellas.

Solamente algunos filántropos, a través de acciones también lentas y poco significativas por su escaso número, habían promovido la construcción de algunos grupos habitacionales para obreros. La primera fue la fundación León XIII constituida por don Melchor Concha y Toro que construyó las primeras viviendas populares hechas por iniciativa privada entre 1892 y 1910. Por la misma época nació la población "Mercedes Valdés" entre las calles Nataniel y Gálvez, una de las mejores que se habían levantado por la acción de grupos privados católicos. Tenía sesenta casitas, cada una de cuatro habitaciones, patio y cocina, construidas de material

sólido con cielos y pisos de madera, aceitadas y enceradas, las cuales pagaban una renta mensual de \$25 y estaban destinadas a familias protegidas y controladas por instituciones católicas. Algo semejante puede decirse de la población San Vicente, ubicada en la avenida Exposición y calles Grajales y Conferencia, con 232 casitas y algunos conventillos. Aunque de menor categoría que la anterior, tenían dos piezas, un pasadizo cómodamente ancho que unía la calle con el patio y contaban, además, con acequia, cocina y "lugar" (w.c.), pagándose por ellas una renta de \$16.40 al mes. Finalmente, la población Pedro Lagos construída por la institución "Sofía Concha" con tres cuerpos de edificios separados y aislados entre sí, con 133 habitaciones cada una de las cuales tenía un patio individual y cocina, pagándose sólo \$2.00 mensuales de alquiler y tomando en cuenta las autoridades la conducta de los arrendatarios que podían ser beneficiados con diversos premios, incluída la exención del pago, en casos de especial buen comportamiento.

Pueden proporcionarse otras descripciones, pero como puede apreciarse estas poblaciones constituían apenas una gota de agua en el mar de las necesidades habitacionales de los sectores modestos de Santiago. En los años sucesivos hasta 1925, la construcción de viviendas populares continuó siendo muy lenta y escasa lo cual no solo dilató la solución de este problema, sino que agravó fuertemente la situación de las clases modestas cuyo número aumentaba aceleradamente.

Como adelantamos en párrafos anteriores, el 20 de febrero de 1906 fue promulgada la ley no. 1838 sobre habitaciones obreras. Fue la primera ley chilena sobre esta materia y pareció en su tiempo recoger diversas experiencias por lo que se la consideró muy completa. Tomó en cuenta las iniciativas parlamentarias que se habían sucedido desde 1895 en los debates del Congreso Nacional, aunque también muchas de sus disposiciones fueron adoptadas de la correspondiente ley belga del 9 de agosto de 1889 y de la ley francesa de 1894.

Este cuerpo legal social creó los llamados consejos de habitaciones para obreros que se componían de un Consejo Superior con sede en Santiago, y de consejos departamentales constituídos, como su nombre lo indica, en cada departamento del país. Sus principales funciones estuvieron orientadas a satisfacer tres objetivos fundamentales: construir, higienizar y normalizar la vivienda obrera o popular.(11)

En cuanto organismos constructores, debían favorecer la edificación

de habitaciones higiénicas baratas destinadas a ser arrendadas o vendidas a los obreros, para lo cual podían construir directamente o bien fomentar las iniciativas municipales con fondos provenientes de sus propios bonos emitidos con garantía del Estado. En cuanto organismos higienizadores, se les dotó con importantes facultades: podían declarar insalubres o inhabitables las casas destinadas a darse en arrendamiento "cuyas habitaciones no reúnan las condiciones que exija la vida" tanto en lo relativo a la distribución de piezas, su nivel en cuanto a patios y calles, el cubo de aire, la luz, ventilación y "demás preceptos de la higiene." La casa declarada insalubre podía ser rehabilitada por el propietario si se ajustaba a las recomendaciones del consejo de habitaciones respectivo. Pero si era declarada inhabitable por vetustez, existencia en ella de una infección permanente capaz de dañar a sus propios moradores o a los de las casas vecinas u otra causa que impidiera su reparación, debería ser demolida en los plazos fijados por el juez.

En cuanto a la función normalizadora de estos consejos, ella se refería a la fijación de las condiciones que habrían de cumplir las habitaciones que se levantarán en lo sucesivo con el fin de obtener los beneficios de la ley. Estos consistían en las siguientes garantías: exención por 25 años de toda contribución fiscal o municipal; rebaja del valor del consumo del agua potable; pavimentación gratuita de calles y aceras por cuenta de la municipalidad respectiva; dotación de alcantarillado y prolongación del servicio de agua potable por cuenta del fisco.

La acción constructora del Estado, a través de los consejos de habitación, fue implementada en Santiago mediante diversas acciones. Habiendo sido autorizado el Consejo Superior para contratar un empréstito por hasta seis millones de pesos en bonos al 6% de interés, pidió propuestas con el fin de recibir ofertas de terrenos en Santiago. Una vez recibidas las diversas proposiciones, se aceptaron algunas extensas manzanas y se empezó a materializar la primera población que se llamó San Eugenio y que estaba destinada a los obreros de la nueva Maestranza de los Ferrocarriles, que se instalaría en el sector de esta población. Con todo, la primera población terminada durante esta etapa fue la llamada "Huemul", construída por la Caja de Crédito Hipotecario y situada en las calles Franklin, Placer, Huemul y Lord Cochrane, y que fue inaugurada por el Presidente de la República Ramón Barros Luco el 15 de septiembre de 1911. Comprendería varias manzanas con un total de 185 casas, aunque en la inauguración sólo se pudieron entregar setenta casitas, más la plaza y el edificio especial de la Caja de Ahorros, junto a otro que contenía una escuela,

dispensario y capilla. Los beneficiarios fueron imponentes de las cajas de ahorro y pagaron un 25% del valor al contado con los mismos fondos que tenían ya ahorrados en la Caja y el saldo a plazo con un 6% de interés. En octubre del mismo año se inauguró la antes citada población San Eugenio, similar en tamaño a la anterior, pero con un total de cien casas construídas en cuatro tipos distintos y repartidas en doce manzanas. Este importante conjunto habitacional estaba dotado con agua potable y corriente, alcantarillado en servicio y luz de gas acetileno. A principios del año 1912 habían sido ya entregadas a los usuarios noventa y dos de las cien casas.

Un año más tarde, en noviembre de 1912, se inauguró la población "Matadero", cuya descripción ofrece el diario El Mercurio del 28 de noviembre. Ubicada en la calle Placer, entre Santa Rosa y San Isidro, con buenos servicios de locomoción, se componía de 135 casas edificadas en tres tipos distintos, siendo la mayor de 200 metros cuadrados y estando dotada de todos los servicios esenciales, la segunda de 145 metros cuadrados con las mismas características y la tercera de sólo dos piezas pero sin instalación de baño.

Pese a estos promisorios inicios, la labor del Consejo fue más lenta durante los años siguientes. Ya en agosto de 1913 se decía que las poblaciones inauguradas habían crecido hasta poder albergar unas seis mil personas. Pero con motivo de la demolición de algunos conventillos insalubres, había más de diez mil personas que habían quedado sin alojamiento con lo cual, aún en el caso de que las personas desalojadas tuviesen derecho a las casas de aquellas poblaciones, siempre quedaría un saldo de cuatro mil sin posibilidad de colocación en ellas.(12)

Debido a que la ley de habitaciones obreras, fuera de los seis millones de pesos aportados por el fisco, no proveyó un financiamiento permanente, y al no haber interés por subscribir los bonos que en ella se creaban, no hubo en la práctica dinero para realizar esta obra constructora según lo demandaba la magnitud del problema. Por eso la labor de estos consejos no fue más allá de la edificación de 396 casas entre los años 1906 y 1925, fecha en que la ley fue derogada y sustituida por otra. Las fundaciones privadas, en cambio, acogiéndose a las garantías de esta ley, levantaron 3.246 viviendas, en especial conventillos y "cités" en las poblaciones León XIII, Santa Rosa y otras.

La acción higienizadora de estos consejos fue mucho más activa, pues

desde el mismo año 1906 se abocó a la revisión de las condiciones sanitarias de estas viviendas. Así, entre los años 1906 y 1924, declaró inhabitables a 2.216 propiedades e insalubres a 1.720. En el mismo lapso, dispuso la demolición de 1.626 conventillos con 16.713 piezas y 46.794 habitantes, mientras que pudo reparar en los mismos años 661 conventillos, con 11.334 piezas y 30.556 habitantes.

El aspecto más negativo de esta acción, como ya lo hemos adelantado, residió en que a causa de la demolición y consiguiente desalojo de habitantes, la escasez de vivienda popular se hizo todavía mucho mayor porque nadie, ni siquiera los consejos, se preocupaban de la población que se quedaba sin techo. Por tal motivo, muchas veces la autoridad respectiva debió hacer la vista gorda en el caso de ciertas viviendas insalubres y ruinosas. Su obra, pues, debió limitarse a ordenar la demolición de aquellas que estuviesen en las peores condiciones, es decir, a punto de provocar una catástrofe.(13)

El 19 de febrero de 1925 se dictó el decreto-ley no. 261 que legislaba sobre el monto de las rentas de arrendamiento de las viviendas populares y creaba un tribunal de la vivienda. Dispuso también una rebaja del 50% de las rentas en caso de aquellas viviendas declaradas insalubres por la autoridad sanitaria y mientras no fueran demolidas o reparadas. Pese a sus buenas intenciones, este cuerpo legal no logró solucionar ningún problema ya que la disminución de la renta del alquiler contribuyó al deterioro de las viviendas que eran salubres, y la acción de demolición hizo desaparecer otras 30.000 piezas que no fueron entonces reemplazadas, agravando aún más la situación.(14)

El 17 de marzo del mismo año de 1925, se dictó un nuevo decreto-ley, esta vez con el número 308, llamado de "Fomento de las Habitaciones Baratas", que vino a reemplazar a la ley de 1838 y de 1906. Creó un Consejo Superior de Bienestar Social que reemplazaba al antiguo Consejo Superior de Habitaciones, aunque el nuevo conservó las mismas atribuciones del que terminaba. Los consejos departamentales fueron sustituidos por comisiones de funcionarios de las tenencias y capitánías de Higiene Social. En cuanto a los incentivos para provocar y motivar la edificación barata, ellos consistieron fundamentalmente en préstamos hechos por la Caja de Crédito Hipotecario en dinero efectivo para cubrir el 70% del valor del terreno y edificio, con un 5% de interés y 1% de amortización; preferencias para los préstamos que, para tales edificaciones, solicitaran las Cajas de Ahorro, sociedades de obreros y empleados, cooperativas de

empleados y empresas del Estado; exención de impuestos por diez años para tales viviendas siempre que se construyeran durante los primeros tres años de vigencia de este cuerpo legal y en el radio urbano; construcción gratuita por el Consejo Superior de escuelas, plazas de juegos infantiles, policlínicas, farmacia, restaurante popular, teatro y correo en las poblaciones y grupos habitacionales creados de acuerdo con esta ley.

Con el análisis de este decreto-ley, terminamos este párrafo pues su acción escapa al plazo que abarca nuestro estudio. Solo agregaremos, para terminar, que durante los cinco años que duró su vigencia, se construyeron en Santiago 29 poblaciones. En su saldo desfavorable, hay que colocar la alta cantidad de deudores morosos que en 1931 debía a la Caja de Crédito Hipotecario, en dividendos atrasados, más de siete millones de pesos, lo cual no era sino un efecto más de la gran crisis que durante aquel año azotó cruelmente al país.

NOTAS

1. Albert Malsch, Le dernier recoin du Monde. Deux ans au Chili (Géneve, 1907).
2. El Chileno, 16 de marzo de 1900.
3. El Chileno, 2 de mayo de 1884.
4. Charles Wiener, Chili et Chiliens (París, 1888), p. 26.
5. Revista de Higiene, Tomo II (Santiago, 1895).
6. "Informe de los inspectores Joachim y Dávila sobre habitaciones para obreros, 8 de julio de 1899", Sesiones del Consejo Superior de Higiene Pública.
7. El Mercurio, 9 de junio de 1910.
8. Revista Ziq-Zag, 22 de agosto de 1914.
9. Archivo Nacional de Chile, Intendencia de Santiago, Policía 2, año 1904, folio 12. En el folio 155 se expresa que los datos recogidos

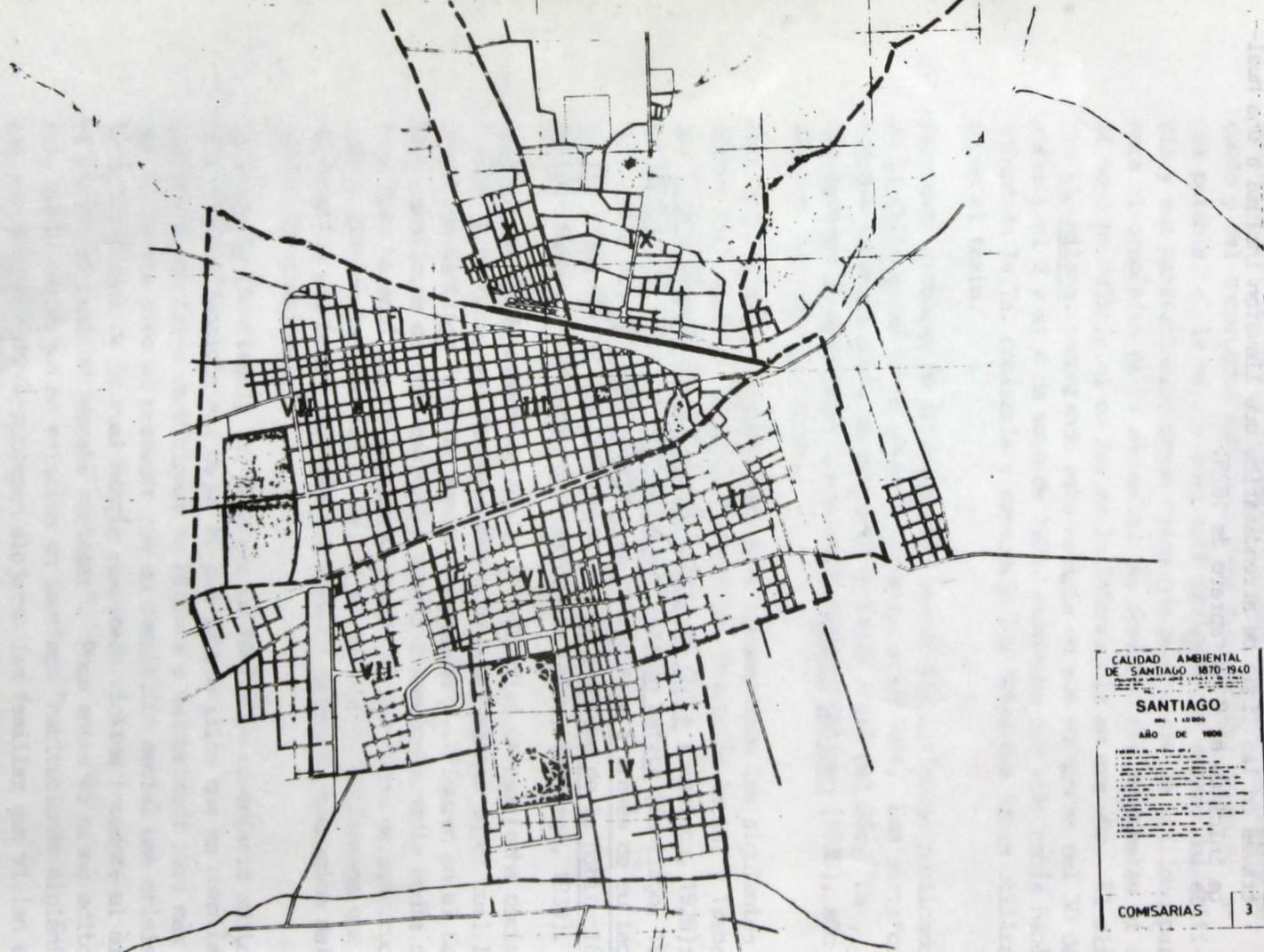
debían versar sobre los siguientes puntos: ubicación; nombre del dueño y del encargado; estado de aseo y causas del desaseo; agua potable, si la hay, y como está distribuida; estado del edificio y sus habitaciones; demás datos que puedan ser de utilidad para el propósito de la encuesta. No aparecen las respuestas ni en el tomo de Policía ni en los de la Intendencia en ese año. El diario El Chileno, comentando esta noticia en sus ediciones del 30 de abril y el 2 y el 4 de mayo de 1904, expresaba que sólo había informado la 7a. comisaría y reprodujo los datos que hemos utilizado en el texto.

10. Para este problema de la emigración veáanse los artículos publicados en El Chileno, el 21 de enero y 18 de marzo de 1914. Los párrafos citados corresponden a un artículo de Felix Nieto del Río, "La dignidad en la arquitectura chilena", Revista Chilena (1930), año XIV, no. 117-118, pp. 28-34.
11. Para mayores detalles sobre este tema recomendamos las siguientes obras: Ministerio de Higiene, Asistencia, Previsión Social y Trabajo, El problema de la habitación barata en Chile (Santiago, 1926); y Legislación sobre fomento de la edificación barata (Santiago, 1927) Luis Bravo H., Chile: el problema de la vivienda a través de su legislación (1906-1959); Héctor Behm Rosas, El problema de la habitación mínima (Memoria de Prueba, Universidad de Chile, Santiago, 1939).
12. El Chileno, 20 de agosto de 1913. En editorial de esa fecha decía: "¿Qué se ha hecho ese famoso Consejo de Habitaciones en el cual los pobres de Santiago fundaron tantas esperanzas?...Figuran en el Consejo caballeros de cuya caridad y buenas intenciones nadie podía dudar, pero he aquí que de improviso suspenden las obras de construcción y cierran las puertas de la caja de fondos, declarando que no levantan una habitación más mientras no mejore la situación del cambio internacional."
13. El Mercurio (Santiago), 1o. de enero de 1912. En comentario editorial decía: "Sensible era dejar en pie conventillos que no cumplían las más elementales condiciones de higiene y salubridad; pero más aún lo habría sido el producir con su demolición social una crisis de habitaciones de la cual habría resultado víctima inocente el mismo pueblo al cual se deseaba proteger". Poco antes el mismo editorial había dicho que no existían en Santiago "habitaciones higiénicas y económicas donde pudieran alojarse las familias que vivían en los conventillos."

14. Este cuerpo legal fue dictado ante la creciente presión social a través de las ligas de arrendatarios que llevaron incluso a una huelga iniciada el 8 de febrero de 1925.

* * * * *





**CALIDAD AMBIENTAL
DE SANTIAGO 1870-1940**
 PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE SANTIAGO
 AÑO DE 1988

SANTIAGO
 ESC. 1:10.000
 AÑO DE 1988

LEGENDA

- 1. ZONAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 2. ZONAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 3. ZONAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 4. ZONAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 5. ZONAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 6. ZONAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 7. ZONAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 8. ZONAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 9. ZONAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 10. ZONAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 11. ZONAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 12. ZONAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 13. ZONAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 14. ZONAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 15. ZONAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 16. ZONAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 17. ZONAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 18. ZONAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 19. ZONAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL
- 20. ZONAS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

COMISARIAS | 3

PALABRAS FINALES

Los temas expuestos en las páginas de esta monografía, así como las explicaciones que intentan de alguna forma ordenar las materias y extraer algunas conclusiones, no son más que otro avance de los resultados que el equipo de investigación que firma este trabajo ha venido realizando en los últimos tres años. Por lo tanto, ellos deben ser tomados como propios de una nueva etapa de elaboración sujeta a posibles posteriores revisiones en la medida que pueda abundarse en nuevas fuentes. Igualmente decantar, a través de un análisis más riguroso de los mismos, en conclusiones que puedan estimarse como definitivas.

Como ya lo hemos dicho, un primer informe de avance de investigación, fue publicado en la revista Cuadernos de Historia (1982), no. 2, con el título de "Calidad ambiental urbana. El caso de Santiago de Chile en el período 1870 - 1940." Además existe una versión titulada "Santiago en el período 1891-1918: Desarrollo urbano y medio ambiente", que recogía los datos existentes para un período algo más breve que el visto en los anteriores trabajos; este ha sido publicado a mimeógrafo por el Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad de Chile (Marzo, 1983). De esta manera, el trabajo que ahora presentamos, abarcando el período 1891-1925, es una versión final que recoge muchas modificaciones y abarca nuevos aspectos que las versiones anteriores no alcanzaron a contemplar.

Por esto, nos parece que los resultados aquí presentados contienen una serie de elementos que difícilmente pueden ser modificados en forma

sustancial por nuevos acopios de material. Se ha recurrido a fuentes de muy diversa naturaleza y aún cuando ellas pueden ser completadas, existe una base aceptable de confiabilidad.

La forma en que desde ya se perfilan aspectos relativos a la estructura interna de Santiago, el espacio y su equipamiento colectivo, la vivienda, la higiene y salubridad pública, el transporte y la seguridad, nos permite contar con un panorama de la época en estudio que puede ser profundamente enriquecedor del conocimiento que hasta la fecha se dispone sobre ese período tan interesante de analizar y determinante de aspectos de primera importancia de la historia del país y Santiago durante el rest del siglo.

Aún cuando aparecen algunos aspectos claramente rescatables de la calidad ambiental de la ciudad, hay un sinnúmero de otros problemas de enorme gravedad y trascendencia que denotan serias deficiencias en la bondad del entorno urbano. La gran mayoría de dichos problemas permanecen constantes durante gran parte de nuestro período de estudio, no obstante la existencia de una conciencia del problema ambiental que, aunque con otro nombre, estaba patente en los contemporáneos chilenos y extranjeros a través de las denuncias que hicieron por todos los medios que había entonces a su alcance.

Algunos podrán argumentar que implementar soluciones para estos problemas involucraba costos que el país no estaba en condiciones de solventar. Sin embargo, cabe señalar que fue justamente durante fines del siglo XIX y primeras décadas del siglo XX, cuando Chile vivió un momento de gran bonanza económica debido, como se sabe, a la explotación de sus minerales. Otros señalarán que el problema ambiental era de difícil solución al no existir organismos y normas para fiscalizar e implementar las soluciones que requería cada problema, en especial aquellos relacionados con las condiciones de habitación e higiene de los sectores populares. Sin embargo, la creación de organismos promotores y reguladores de la vivienda, salud y otros, más todas las normas tendientes a regular el problema ambiental, dictadas desde fines del siglo XIX, no significaron un alivio sustancial a estos problemas

El mal residía, a nuestro entender, en la gestión que se hacía del medio ambiente. El gobierno de la época demostró una notoria incapacidad para resolver y una falta de voluntad política para enmendar como queda claro en los respectivos capítulos. Por su parte, las clases dirigentes

con su frivolidad, su derroche, su desinterés frente a las condiciones imperantes, contribuyeron sólo a agravar los problemas antes que a solucionarlos. Un ejemplo penoso es el de las leyes dictadas pero implementadas con una tardanza que las hacía prácticamente inoperantes. A esto conviene añadir que la incipiente organización de los sectores populares de la ciudad, los hacía incapaces de producir una reacción del Estado que amparara la realización de medidas rápidas y profundas.

Finalmente, sólo nos resta expresar que esperamos los comentarios que pudieran mejorar y completar este trabajo, agradeciendo desde ahora los aportes que puedan contribuir a un mejor conocimiento de la ciudad de Santiago entre 1891 y 1925, años ambos que marcan un hito en el desarrollo socio-político no sólo de ella sino del país.

Los compiladores.

Santiago, 1984.

ANEXO IPOBLACION DEL DEPARTAMENTO DE SANTIAGO SEGUN CENSOS, 1895-1920.*

Subdelegaciones y no. de hectáreas.	Población			Comuna
	1895	1907	1920	
1a. 28,80	2646	3175	3270	Sta. Lucía
2a. 35,51	3458	3546	3372	
3a. 29,16	2876	3115	3343	
4a. 33,19	2158	2924	2508	
5a. 56,85	6618	7197	6741	
6a. 72,96	9697	9261	11475	Sta. Ana
7a. 58,81	8563	8925	9671	
8a. 81,14	9455	12977	16166	
9a. 57,10	8459	11416	12870	D. Portales
10a. 50,51	5463	7820	9635	
11a. 87,73	7198	11236	12053	
12a. 103,70	6828	11029	14455	
13a. 272,69	3788	8912	9968	Estación (+ subd. 25a.)
14a. 88,58	13526	17090	23071	Cañadilla
15a. 141,54	13526	16162	12955	
16a. 89,80	9079	14241	19545	Recoleta (+ subd. 24a y 25a.)
17a. 194,85	6937	13665	23991	Maestranza
18a. 103,59	9377	12977	27267	
19a. 87,35	12002	16561	26912	
20a. 87,10	10112	10941	12481	Universidad
21a. 65,15	14244	17285	17380	
22a. 43,31	6803	8959	9830	Sn. Lázaro
23a. 47,95	7266	8491	8827	
24a. 105,66	11981	16940	19672	
25a. 148,61	14244	18475	25161	Estación
26a. 117,01	9040	13419	19277	P. Cousiño. (+ subd. 8r.)
27a. 120,06	19688	17132	25325	

Subd. Rurales y no. de hectáreas		Población		Comuna
	1895	1907	1920	
1a.r.	977	1947	1401	Las Condes (+ Subd. 26r.)
2a.r.	2117	377	2871	
3a.r.	747	3914	6695	Ñuñoa
4a.r.	2707	4110	9714	
5a.r. 1185,33	951	10985	24379	Providencia
6a.r. 2452,90	1115	5584	1161	Sn. Miguel
7a.r. 1010,73	2122	4490	10393	
8a.r. 451,68	7215	10083	17415	P. Cousiño
9a.r.	1339	6523	6279	Maipú
10a.r.	1007	945	1557	
11a.r.	1933	1911	2537	
12a.r.	1655	2600	1590	
13a.r.	1334	1246	2610	Barrancas
14a.r.	3939	9189	2280	
15a.r.	1634	5823	7761	Renca
16a.r.	1608	2904	5563	Quilicura
17a.r.	948	2074	1883	Lampa
18a.r.	1660	1812	1913	Colina
19a.r.	3635	5271	4564	
20a.r.	122	87	95	
21a.r.	1076	974	1743	
22a.r.	868	2605	2547	Til-Til
23a.r.	1372	1399	1277	
24a.r.	1138	5491	14589	Recoleta
25a.r.	1138	6940	13150	
26a.r.	1549	620	956	Las Condes

Departamento de la Victoria

15a.r.	2196		2731	La Florida
17a.	1615		2374	La Granja
18a.			4716	

* Este Anexo fue hecho por la ayudante de investigación Emma de Ramón.

Fuentes: Boletín de las leyes y decretos del gobierno. Libro XLI (2o.

