

ADVERTIMENT. La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del servei TDX (www.tesisenxarxa.net) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual únicament per a usos privats emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a TDX (framing). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA. La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del servicio TDR (www.tesisenred.net) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual únicamente para usos privados enmarcados en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio TDR. No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a TDR (framing). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING. On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the TDX (www.tesisenxarxa.net) service has been authorized by the titular of the intellectual property rights only for private uses placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading and availability from a site foreign to the TDX service. Introducing its content in a window or frame foreign to the TDX service is not authorized (framing). This rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author

CAPITULO 3

NUEVA PROVIDENCIA: UNA AVENIDA NACE CON EN EL METRO



1
Trazado inicial de la Nueva Providencia. Dibujo a mano alzada del arquitecto Germán Bannen, indicando además ciertas zonas contiguas de edificación blanda, como potenciales proyectos de inicio de la regeneración urbana del lugar. Fuente: Archivo Germán Bannen Lay. Documento facilitado por Pedro Bannen L.

3.1

UN NUEVO ANCHO PARA UN NUEVO CENTRO: EL PASO DEL METRO Y LA APERTURA DE LA NUEVA PROVIDENCIA

EL PROYECTO NUEVA PROVIDENCIA, BREVE RECUENTO.

*“yo no tuve ningún shock cuando llegué a este lugar;
y si no lo hubiera sabido, me hubiera considerado en una
ciudad que se estaba transformando naturalmente”*

Rubén Pesci¹

La Nueva Providencia es un proyecto urbano concebido en palabras de su propio autor, el arquitecto Germán Bannen, como *“una obra de arquitectura que busca contener los actos que el presente de la ciudad le pide”*.² El proyecto se plantea como una oportunidad de consolidación de un nuevo centro urbano, acogiendo las nuevas demandas y la creciente congestión, y aprovechando el impulso del inminente paso de la línea 1 del metro por el lugar. La búsqueda de la coincidencia de ambos proyectos, metro y nueva avenida, como detonantes para la renovación e intensificación del sector, constituye el primer objetivo y momento decisivo para el posterior desarrollo cualitativo del proyecto.

Se busca potenciar el nuevo rol de la Av. Providencia ante la progresiva expansión de la ciudad, pasando de ser un sub-centro de escala comunal a uno de escala metropolitana. Se hacía necesario acoger la densidad e intensidad de uso que este nuevo centro estaba desarrollando: había que esponjar el lugar, darle un mayor ancho, capaz de albergar a peatones y automóviles, y también a la creciente actividad comercial y de servicios. La propuesta, que se sintetiza en la creación del brazo sur de la Av. Providencia y la remodelación de sus paños aledaños, comienza a ser diseñada el año 1965 por un equipo técnico liderado por los arquitectos Germán Bannen y Jaime Márquez.³ Su desarrollo queda bajo el control de dos instituciones públicas directamente vinculadas a él: La Municipalidad de Providencia y

¹ Rubén Pesci, “Crítica a la Nueva Providencia”, revista CA N° 59 (enero-marzo 1990), 42.

² Germán Bannen, “Providencia, una calle de la ciudad”, revista CA N° 27 (agosto 1980), 29.

³ Germán Bannen, “Seccional Nueva Providencia”, revista CA N° 57 (julio-septiembre 1989), 53.

el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, a través de su Corporación de Mejoramiento Urbano. Con representantes de ambas se constituye el Directorio de la llamada Sociedad Cormu-Providencia⁴, cuyo objetivo era la materialización de la nueva avenida y el impulso de la remodelación de su entorno inmediato. El proyecto se desarrolla a través del plan “Seccional Nueva Providencia”, instrumento que es aprobado en noviembre de 1973, por la Junta Militar de Gobierno.⁵ Se abre a partir de ese momento una fuerte disputa entre los autores del proyecto y las autoridades del metro por la coincidencia o no de los dos nuevos trazados, situación que, tras una serie de negociaciones y peritajes, se zanja mayoritariamente a favor de las aspiraciones de la Nueva Providencia. El proyecto es ratificado luego en el marco del Plan Regulador Comunal de 1976, también elaborado por Bannen, dando paso a su construcción, y siendo inaugurado en 1980, en conjunto con el tramo oriente de la Línea 1 del metro. Entra en funcionamiento, de esta manera, el ansiado proyecto: *“un centro lineal de 2.800 metros de largo y 300 metros de ancho, con ocho pistas para la circulación de vehículos, fluidas y accesibles, y tres niveles peatonales, con ejes de borde e interiores interconectados”*.⁶

Generación del problema: la saturación del eje oriente-poniente

Cuando desde mediados del siglo pasado la ciudad de Santiago comienza a crecer fuertemente hacia el oriente, el camino de la Providencia actúa como repartidor hacia la naciente Comuna de Providencia, comuna de ciudad jardín construida sobre las avenidas norte-sur de las casas quinta del lugar⁷. La avenida Providencia se presenta desde este momento como la prolongación natural de la Alameda hacia el oriente, consolidando el rol de este eje como centro lineal desde el cual se estructura la ciudad completa. En su articulación ambas avenidas dan forma, aunque de manera discontinua, a la columna vertebral de la estructura de peine de Santiago, estructura que se replica luego en la propia comuna.⁸

El flujo cada vez más intenso entre los nuevos sectores del oriente y el centro de la ciudad va transformando el rol de la Av. Providencia. El comercio, inicialmente concentrado en los cruces con las principales avenidas perpendiculares, se diversifica y se extiende a lo largo de toda la avenida.⁹

4 La Sociedad Cormu-Providencia operaba a través de una Junta de Administración, cuyo presidente era el Señor Paulino Campbell Carvalho, abogado, Jefe del Departamento Administrativo de Cormu. El Directorio estaba compuesto por: el Señor Germán Bannen Lay, Asesor Urbanista de la Municipalidad de Providencia; el Señor Jaime Guzmán Mira, arquitecto del Departamento de Urbanismo de la Municipalidad de Providencia; el Señor Patricio Ríos Vergara, abogado, Director Jurídico de la Municipalidad de Providencia; el Señor Eugenio Salve Rosendo, arquitecto, Jefe del Subdepartamento de Urbanismo de Cormu; la Señora Ivonne Valenzuela Silva, ingeniero comercial del Departamento de Operaciones de Cormu; el Señor Jaime Márquez Rojas, arquitecto, Jefe del Subdepartamento de Estudios Urbanos de Cormu. Era Gerente de la Sociedad, el Señor René Ureta Köster. Ver: Sociedad Cormu-Providencia, “La Nueva Providencia”, separata revista AUCA N° 27 (enero 1975).

5 Junta compuesta por los máximos generales de las cuatro ramas de las Fuerzas Armadas, y que tras el golpe militar que pone término al Gobierno del Presidente Salvador Allende, se arroga, bajo el mando de Augusto Pinochet Ugarte, todos los poderes del Estado.

6 Germán Bannen, “Providencia, una calle de la ciudad”, 31.

7 “Ya en la década del cincuenta las clases altas comienzan a abandonar masivamente el centro de la ciudad, quedando el centro antiguo en manos de propietarios o arrendatarios de menores ingresos, lo que acelera su deterioro. (...) este deseo de emigrar hacia sectores exclusivos y excluyentes abrirá la ciudad especialmente hacia el oriente, donde se asentarán barrios residenciales de casas aisladas con jardín (...)” Ver: Patricio Gross, “Santiago de Chile (1925-1990): planificación urbana y modelos políticos”, en: Carlos De Mattos y otros (eds.), *Huellas de una metamorfosis metropolitana: Santiago en EURE 1970-2000* (Santiago: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales Pont. Univ. Católica de Chile, 2006), 146.

8 Parcerisa, “Santiago Forma Urbis”, 9.

9 Se trata de un tipo de comercio “orientado preferencialmente a estratos medios y altos (vestuario, alimentos, menaje para el hogar, artículos de regalo), y los servicios profesionales.” Ver: Gonzalo Mardones Restat, “El centro parametropolitano de Providencia. El trazado del ferrocarril subterráneo y un deterioro urbano evitado”, en revista CA N° 9 (diciembre 1971), 34.

10 Se había conformando un territorio “rico en posibilidades, favorecido por un explosivo crecimiento de los servicios, con seguridad muy superior al imaginado en el año 1960 por los autores del Plan Regulador Intercomunal, que le asignaron el rol de primer Centro Para-metropolitano. (...) Al centro de Providencia, por su localización y desarrollo alcanzado, le corresponde constituirse en un sub-centro metropolitano de primera magnitud.” Ver: Mardones, 34.



Paralelamente, se instalan cada vez más oficinas, empresas e instituciones, y aumenta la densidad residencial; todo lo cual va caracterizando a este fragmento del eje oriente-poniente como un nuevo sub-centro metropolitano, que hacia 1970 supera incluso las expectativas de crecimiento reconocidas por el Plan Regulador Intercomunal de 1960.¹⁰

2

Área urbana de Santiago hacia 1950, crecimiento hacia el oriente de la ciudad, y estructura de peine de la Comuna de Providencia. Dibujo de Germán Bannen L. En: G. Bannen, "Providencia, una calle de la ciudad", 29.

Pero el sector no contaba con una forma urbana adecuada. La saturación vial y la congestión vehicular se hacen cada vez mayores, mientras que los peatones carecen de espacios propios para la permanencia y el encuentro.

"Con el advenimiento del siglo y en particular después de la segunda mitad de este, (...) la progresiva urbanización y el desarrollo del transporte han facilitado el intercambio imbricando a los hombres en el espacio de las ciudades."

José García-Huidobro, "Comercio", en: revista AUCA N° 32 (diciembre 1977), 55.



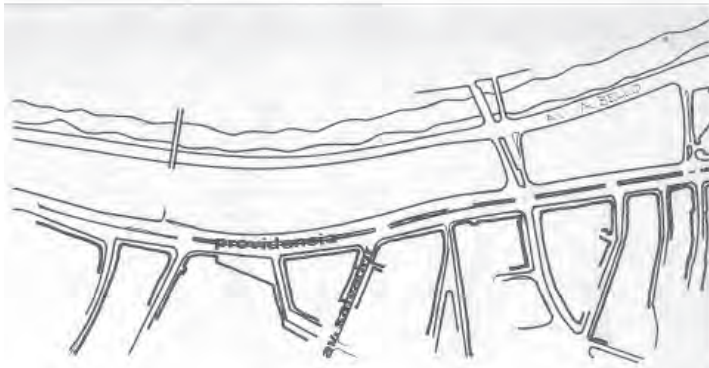
3

Congestión en Av. Providencia en la década de los 70'. Archivo Municipalidad de Providencia. En: G. Bannen, "Providencia, una calle de la ciudad", 28.



4

Congestión en Av. Providencia en la década de los 70'. Fotografías del Archivo de la Municipalidad de Providencia. En: Sociedad Cormu-Providencia, 1975.



Un nuevo ancho para un nuevo centro: La construcción de la detención en el desplazamiento.

Ante esta situación el proyecto Nueva Providencia busca generar una nueva estructura para el lugar. Se reconoce su rol como parte del principal eje oriente poniente de la ciudad, sustentado en gran medida por los flujos metropolitanos que lo atraviesan. Pero se quiere consolidar su condición de centro, creando un lugar de detención que posibilite el encuentro en medio de estos desplazamientos.¹¹

Para los automóviles, se quiere asegurar la fluidez del paso vehicular y permitir el fácil ingreso o salida del sistema; pudiendo cambiar de dirección dentro de él, pero pudiendo también detenerse, para quedarse o bien tomar o dejar pasajeros. Para los peatones, se aspira a tener recorridos y lugares públicos protegidos, tanto al borde de la calle como al interior de la manzana, en espacios abiertos o cubiertos, que permitan el movimiento y la permanencia, pero siempre interconectados y continuos. Entre estas dos situaciones, los vehículos y los peatones, se quiere generar además una tercera: los “andenes”, que permitan el paso fluido de pasajero a peatón, entendido principalmente en función de la nueva relación con el metro¹².

Dada la alta congestión, se hace imperante separar el tránsito de vehículos en cada dirección. Surge de ahí la necesidad de duplicar la Av. Providencia, y tras el análisis de diversas alternativas¹³, se propone la creación de su brazo sur, la Nueva Providencia.

11 G. Bannen, “Providencia, una calle de la ciudad”, 30.

12 G. Bannen, “Seccional Nueva Providencia”, 24.

13 Se evaluaron en ese momento alternativas como el ensanche de la propia Av. Providencia o la propuesta de avenidas paralelas, pero, “proponer un nuevo ensanche a la Avenida, fuera de los problemas de su actual dureza, creemos que sólo considera uno de los factores, el desplazamiento, aumentando el caudal de un río que aislaría cada vez más sus bordes. Proponer avenidas paralelas de alternativas, además de mantenerse en la solución de sólo uno de sus factores, significa desconocer su situación sobre el eje que la generó y que es su base de sustentación”. Ver: Departamento de Urbanismo, Municipalidad de Providencia, “La Nueva Providencia”, en revista AUCA N° 27 (enero 1975), 40.

14 G. Bannen, “Providencia, una calle de la ciudad”, 30-31.

15 Se trataba pues de un proyecto urbano complejo, que además de la elaboración de sus propios planos específicos debió contar con estudios complementarios, tales como: levantamientos topográficos, planos de dureza, estudios de tránsito, estudios sobre estacionamientos de automóviles, estudios de factibilidad, tasaciones de las propiedades afectadas, estudios comparativos de los costos de las distintas alternativas, estudios legales para la captación de plusvalía, etc. Ver: Departamento de Urbanismo, Municipalidad de Providencia, 40.

16 Conversación con Pedro Bannen Lanata, 2008. Pedro Bannen continúa señalando que, en este segmento, si bien la franja disponible, correspondiente a la calle de servicio que separa los característicos edificios “escalímetro” de los bloques y áreas verdes posteriores, era suficiente para permitir el paso separado de la Nueva Providencia, Germán Bannen optó por preservar la intimidad del conjunto de la inminente irrupción de tráfico y movimiento que significaba el nuevo proyecto.



5

Planta general y esquema de funcionamiento del proyecto Nueva Providencia, indicando los nuevos sentidos de circulación de los vehículos (4), los espacios peatonales protegidos al borde la calle (5) y al interior de las manzanas (6) y el “andén” (7), “lugar que hace posible el paso de pasajero a peatón”. Correspondientes estos últimos a los puntos de contacto con el metro, indicando las ubicaciones y salidas esperadas de las estaciones Pedro de Valdivia y Los Leones. En: G. Bannen, “Providencia, una calle de la ciudad”, 30-31.

Pero el proyecto aspira a más: se quiere reforzar el rol de centro del lugar, aprovechando el espacio de esta nueva separación para el desarrollo de proyectos de alta densidad. Todo ello, manteniendo siempre la unidad y densidad de la avenida, sin llegar a disociarse en dos calles paralelas:

*“...encontrar esta distancia justa era encontrar la obra. (...) El problema era fijar la distancia máxima, para ampliar las posibilidades de este lugar entre las dos vías y no perder la calle única”.*¹⁴

En base a la experiencia directa, caminando en el lugar, se fijó esta distancia en torno a los 75 metros, como una distancia máxima dentro de la cual se seguía estando siempre en el mismo lugar. Con esta medida se trazó el nuevo eje, buscando las zonas más blandas del tejido urbano afectado, evitando las construcciones nuevas y las zonas difíciles de expropiar¹⁵. Dando lugar a un trazado ondulante que define tres bucles o “islas urbanas” dentro del proyecto, como consecuencia de la separación y reunión alternada del par de avenidas.

La primera isla se produce entre las avenidas Manuel Montt y Antonio Varas. Luego se reúnen nuevamente las dos Providencias, hasta el cruce con la calle Carlos Antúnez, para mantener la integridad e intimidad del conjunto residencial “Remodelación Providencia”.¹⁶ Superado este punto, las avenidas vuelven a separarse dando lugar al tramo central y más extenso del proyecto, que culmina en la encrucijada de la antigua Providencia con las avenidas Los Leones y Vitacura. El nuevo trazado se desplaza en este punto hacia el lado

norte de Av. Providencia, sumándose al trazado existente de las avenidas Vitacura y Tobalaba, para conformar la tercera isla, de forma triangular, en el extremo oriente del proyecto.

La consideración del metro como parte del proyecto dentro de este esquema inicial, además de fijar las zonas de máxima intensidad de uso peatonal, pareciera haber contribuido también a la definición de rasgos más finos del trazado, como son los radios de giro y la necesaria alternancia de tramos rectos, para el emplazamiento de las estaciones. Dando lugar a un trazado que con leves curvas *“permite recuperar la visión lejana que se había perdido, y cierra el espacio en busca de un interior urbano”*.¹⁷

Junto con la definición del trazado, el proyecto se preocupa de impulsar la renovación del tejido tanto al interior de las islas creadas como en sus paños aledaños, para de esta manera consolidar efectivamente el ansiado centro urbano. Esta tarea la debían realizar los particulares, en la propiedad privada, y bajo el régimen imperante de libre mercado; el proyecto debía ser un instrumento que incentivara su realización y no un entorpecedor de su desarrollo¹⁸. Se elabora entonces una amplia gama de posibilidades para la actuación de propietarios, inversionistas y arquitectos, a través de la propuesta de criterios urbanísticos como la *“alta densidad de construcción, variedad de destino de los edificios: comercio, oficinas, servicios, equipamientos, vivienda en altura, la libertad de diseño, y la preservación de los valores arquitectónicos y urbanísticos”*.¹⁹ Entendiendo por estos “valores arquitectónicos y urbanísticos” todas aquellas intervenciones en el espacio colectivo, público o privado, tendientes a cualificar el espacio de peatones y automovilistas.

Se define un conjunto de normas que *“reglamentarán el uso y características del sector, que comprenden una franja de aproximadamente 400 metro de ancho a lo largo de la Nueva Avenida Providencia”*, y cuya implementación *“será responsabilidad de los arquitectos que ejecuten los proyectos específicos, con la libertad necesaria para proponer todos los elementos de construcción que puedan enriquecer y dar vida a los espacios”*.²⁰

17 G. Bannen, “Providencia, una calle de la ciudad”, 31.

18 Germán Bannen, “El comercio en Providencia”, en revista CA N° 72 (abril-junio 1993), 35.

19 Sociedad Cormu-Providencia, .

20 Departamento de Urbanismo, Municipalidad de Providencia, 41.

21 Gonzalo Cáceres y Francisco Sabatini, “Santiago de Chile: la recuperación de plusvalías”, en: Smolka y Furtado (eds.), *Recuperación de plusvalías en América Latina: alternativas para el desarrollo urbano* (Santiago: EURE Libros y LOM Editores, 2001), 138.

22 Las obras del metro se inician en mayo de 1969 en Las Rejas con la Alameda, dando paso a la construcción del primer tramo de la Línea 1, comprendido entre las estaciones San Pablo y Moneda, y que se inaugura en septiembre de 1975.

23 Ya aprobado como anteproyecto por el Ministerio de Obras Públicas. Ver: Mardones, 35.

24 Proyecto habitacional de CORMU, cuya esperada futura densidad residencial era consignada por Juan Parrochia como la única justificación para la extensión de la línea 1 hacia el oriente, desacreditando el incentivo al desarrollo comercial como motivo para el paso de la línea por el eje Providencia -Apoquindo, que resultó ser finalmente la dirección definitiva de la Línea 1.

25 *“El debate fue tan fuerte, y existen documentos que también desaparecieron, como un informe que hicieron Cade Idepe y Sofretu, sobre las “excelentes condiciones del terreno en Costanera y las pésimas condiciones del terreno en Providencia”. Se argumentaba incluso que bajo Providencia había una napa con una laguna subterránea, y allá no había nada. Sin embargo, en las calicatas, que ya estaban hechas en Costanera, el agua llegaba hasta arriba, y acá, en Providencia, estaba seco hasta el fondo. A nosotros nos entregó el informe Merino (miembro de la Junta de Gobierno). Pero desapareció. Si quieres buscar una huella de eso, no existe.”* Entrevista a Germán Bannen, 12 de diciembre de 2007.

EL METRO COMO OPORTUNIDAD: IMPULSO DE UN NUEVO TRAZADO

La construcción del metro aparece entonces como el impulso que posibilita esta intervención. Si bien el Proyecto para la Nueva Providencia había diseñado un complejo modelo de financiamiento basado en parte en el retorno de las plusvalías que el propio proyecto iba a generar, esta iniciativa fracasó ante la tajante negativa de las autoridades gubernamentales de la época, cuyos principios neoliberales se oponían a la aplicación de cualquier tipo de impuesto suplementario, vetando el mecanismo de “internalización de externalidades” propuesto. El proyecto pudo salvar este importante escollo financiero gracias a la confluencia de una serie de factores relativamente fortuitos, dentro de los que destaca el apoyo dado finalmente por la Dirección General de Metro, como una forma, a su vez, de llevar adelante su propio proyecto, la extensión de la Línea 1 hacia el oriente.²¹

A inicios de los años 70' la Línea 1 del Metro se encontraba en plena construcción en el poniente y centro de la ciudad.²² Estaba ya definido y diseñado su trazado definitivo hasta la estación Salvador, y se hallaba en estudio su extensión hacia el oriente, a través de la Comuna de Providencia. Aparecen en este momento dos trazados alternativos y confrontados para esta prolongación, representando los intereses de la Dirección de Metro por una parte, y de la Municipalidad de Providencia por la otra, intereses que son defendidos personalmente por los máximos responsables técnicos de ambas instituciones, los arquitectos Juan Parrochia Beguin y Germán Bannen Lay.

Si bien en el trazado original del metro, definido en el proyecto de 1968, la Línea 1 discurría bajo la Av. Providencia casi en todo su largo, hacia fines 1972 Juan Parrochia decide llevar el tramo oriente, a partir de la Estación Salvador, bajo el parque de la ribera sur del río Mapocho, junto a la Av. Costanera Andrés Bello. El trazado original, tal como se observa en el plano de 1970 elaborado por la Oficina del Metro de Santiago²³ (figura 1, p. 71), estaba planteado bajo el eje de la Av. Providencia entre el conjunto de las Torres de Tajamar y la Av. Los Leones. A partir de este punto se quebraba bruscamente hacia el norte, y avanzaba bajo la Av. Vitacura en dirección hacia Av. Kennedy y la futura Remodelación San Luis²⁴. El trazado alternativo junto al río Mapocho debía haberse encontrado con este último en la estación La Portada, pero a consecuencia del debate originado y la resolución final del trazado, no es posible hoy contar con la información técnica respectiva.²⁵

6

Croquis del Proyecto Nueva Providencia, en el cruce con Av. Ricardo Lyon, enfatizando la creación de espacios peatonales tanto al borde como al interior de las manzanas, y la construcción en base a torres y placas para la densificación e intensificación comercial del sector.

En: Sociedad Cormu-Providencia 1975.

El trazado para la L1 planteado por Germán Bannen, en tanto, desplazaba ligeramente el trazado original por Av. Providencia, haciéndolo coincidir con el nuevo brazo sur de la avenida, la futura Nueva Providencia. La línea 1 seguía entonces la ondulación de los dos bucles del proyecto, entre las calles Manuel Montt y Antonio Varas, y entre Carlos Antúnez y Los Leones, para coincidir luego en Av. Vitacura con el trazado de Metro (figuras 7 y 8). Para Parrochia la conveniencia de llevar el trazado bajo el parque junto al río, era que se trataba de terrenos mucho más blandos –terrenos 100% de propiedad pública y no pavimentados–, lo cual evidentemente hacía mucho más rápida y económica la construcción de la línea. A costa, eso sí, de los árboles del parque y de la necesidad de implementar cambios sustantivos al sistema²⁶.

*“Parrochia siempre se adelantaba a hacer obras, para que hicieran como él quería las cosas”*²⁷: las calicatas en la Costanera estaban hechas mucho antes de la aprobación definitiva del trazado, así como la excavación de la línea en Av. Kennedy, junto a la entonces esperada Remodelación San Luis de Cormu.

Para Bannen, en cambio, la posibilidad de hacer coincidir el trazado del metro con la apertura de la nueva avenida, significaba no sólo el aporte económico decisivo para la obra –por cuanto se compartía el fuerte costo de las expropiaciones–, sino también la oportunidad de consolidación del ansiado centro urbano, asegurando una valiosa inyección de movimiento y actividad al lugar.

Por circunstancias políticas y ciertos hechos fortuitos, como declaran Cáceres y Sabatini²⁸, y gracias a las gestiones del entonces Alcalde de la Comuna de Providencia, el Señor Alfredo Alcaíno Barros²⁹, el proyecto de la Nueva Providencia logra ser aprobado en noviembre de 1973 a través del “Seccional Nueva Providencia”.³⁰ Se abre y se hace pública en ese momento la fuerte disputa por la definición del trazado de la Línea 1 a través de la Comuna de Providencia, llegando incluso a instancias de la Junta Militar de Gobierno, quién designa una comisión especial para dirimir el asunto:

“(…)fuimos a hablar con cada uno de ellos (los miembros de la Junta Militar), y a decirles lo que nos parecía. Aparentemente era tan sólido el argumento que nosotros les dábamos, que Pinochet nombró una comisión, para que informara sobre esto. La comisión estaba formada por distintos miembros de las Fuerzas Armadas, y ellos consultaban técnicos... Y ahí empezó esta pelea”.³¹

26 Dado que el metro se construía entonces a tajo abierto en todo su largo, el trazado por el parque hubiera significado la destrucción de gran parte de sus árboles, tal como ocurrió con el Parque Balmaceda y el Llano Subercaseaux. Pero además, la evidente presencia de agua en las capas subterráneas junto al río, obligaban a llevar el metro lo más arriba posible, lo que obligaba a introducir un diseño particular de estaciones, donde se invertía la relación andén mesanina: se incorporaba un túnel peatonal que pasaba bajo las vías del metro para la conexión de ambos andenes. Había en ese momento diseños acabados de esta nueva tipología de estaciones, pero desaparecieron junto a todos los vestigios de esta alternativa. Ver: G. Bannen, 2007.

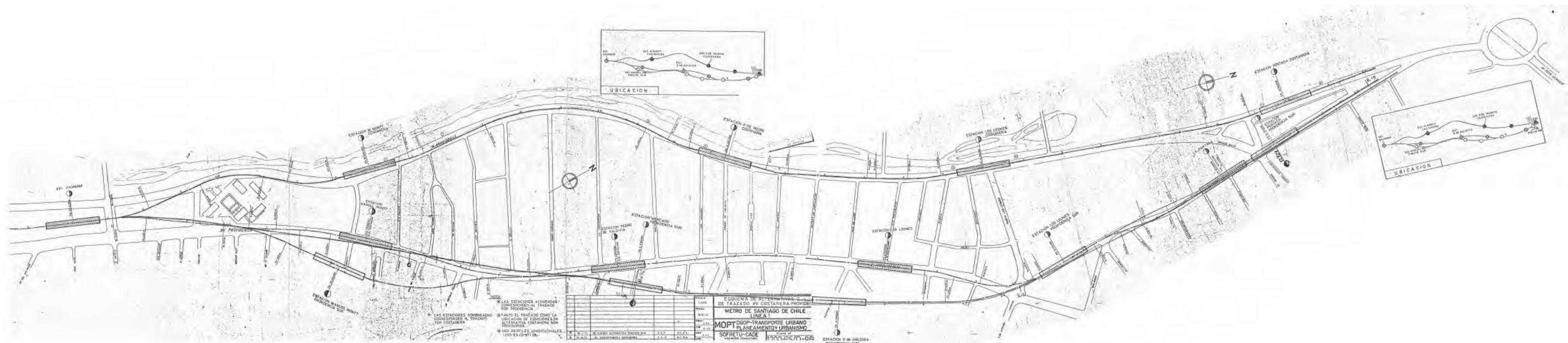
27 G. Bannen, 2007.

28 Cáceres y Sabatini, 138.

29 Alcalde de la Comuna de Providencia entre los años 1973 y 1980.

30 Tras el golpe de Estado de septiembre de 1973, la gran mayoría de los Alcaldes del país fueron removidos de su cargo. No obstante, el entonces Alcalde de la Comuna de Providencia, el Señor Alfredo Alcaíno Barros, es confirmado en su cargo, y logra con gran rapidez la aprobación del Seccional en noviembre del mismo año. Entonces, era la propia Junta de Gobierno, presidida por Augusto Pinochet Ugarte y compuesta por los cuatro Generales en Jefe de las Fuerzas Armadas, la encargada de aprobar todas las materias del Estado, incluidos los temas urbanos. Eran Gobierno y Parlamento. Ver: G. Bannen, 2007.

31 G. Bannen, 2007.



7

Plano: "Esquema de alternativas de trazado 2 Av. Costanera Providencia. Metro de Santiago de Chile, Línea 1", MOPT, DGOP - SOFRETU-CADE, junio 1973. Se señalan achuradas las estaciones del trazado por Av. Providencia, y sombreadas las del trazado por Av. Costanera. En una modificación posterior (enero 1974), se añade una tercera alternativa, "trazado sur", coincidente con el trazado de la futura Nueva Providencia. Escala original 1:2000. Origen: Archivo Municipalidad de Providencia, facilitado por la Dra. Elke Schlack F.



8

Plano "Remodelación Centro de Providencia - Alt. Metropolitano", elaborado por el Departamento de Urbanismo y Planeamiento de la Municipalidad de Providencia y publicado en la revista del Colegio de Arquitectos en diciembre de 1971. En: Mardones, "El centro parametropolitano de Providencia. El trazado del ferrocarril subterráneo y un deterioro urbano evitado", 33. Se observa el trazado del metro coincidiendo en todo su largo con la Nueva Providencia, y la localización de las estaciones, con Pedro de Valdivia y Los Leones ya en su emplazamiento definitivo.

Parrochia argumentaba entonces, valiéndose de innovadores modelos matemáticos, que por Providencia no había suficiente tráfico, “*que las micros pasaban vacías y que no necesitaba el metro*”³². A lo que se sumaba la supuesta existencia de capas de agua en el subsuelo del sector, que dificultarían la construcción subterránea de la línea, frente a una supuesta inexistencia de agua en los terrenos junto al río.

Pero, “*las micros pasaban (con la gente) colgando como racimos, porque no cabían adentro tampoco (...). Y un obrero casi se les ahoga, un obrero que estaba trabajando (en las calicatas de Costanera), porque de repente se abrió una tapa, y se colmató, y el hombre no sabía nadar. Bueno, tu levantabas las tapas, y el agua estaba ahí*”. Mientras que en el sector de Nueva Providencia “*estaban construyendo en ese momento, al lado del Instituto Cultural, el edificio del Automóvil Club, que tenía tres subterráneos. Y hasta el tercer subterráneo: ripio, y cortado el terreno perpendicular (...). Y teníamos que ir a buscar a los militares, a los carabineros, y venir a mirar*”.³³

“(…) y entonces empezó la cosa a darse vuelta. Nosotros éramos de opinión que el metro debía pasar por la Nueva Providencia, a todo lo largo. Bueno, la transacción fue, que desde la estación Salvador, que ya estaba enfocada para irse por la Costanera, se fuera por Providencia, y en Carlos Antúnez tomara la Nueva Providencia. O sea, pasó un pedazo por la vieja Providencia”.³⁴

La Comisión designada decide entonces, atendiendo a las razones técnicas de ambas partes, una solución intermedia³⁵: que el trazado de la Línea 1 fuese, entre el conjunto de Los Tajamares y la calle Carlos Antúnez, por el eje de la Av. Providencia, y entre Carlos Antúnez y Los Leones, coincidiendo con el eje de la Nueva Providencia. Posteriormente, se decide además la extensión de la Línea 1 hacia el oriente por Av. Apoquindo en vez del trazado original por Av. Vitacura, definiéndose un último segmento de coincidencia de ambos proyectos, entre las avenidas Los Leones y la Tobalaba, acompañando el tercer bucle del proyecto Nueva Providencia.

En una primera instancia, la fuerza del proyecto del metro apoya y acelera el proceso de constitución del tramo central de la Nueva Providencia,

32 G. Bannen, 2007.

33 G. Bannen, 2007.

34 G. Bannen, 2007.

donde coincide la construcción a tajo abierto del túnel y las estaciones del metro con la apertura de la nueva avenida, compartiendo el proceso de expropiación y demolición, y demandando escasas interrupciones en el uso del espacio público, del tráfico vehicular, y la actividad comercial. Se trataba fundamentalmente de una operación a través del espacio privado.

Para el tramo poniente, comprendido entre la estación Salvador y la Av. Carlos Antúnez, la decisión de construir la Línea 1 por la “vieja” Providencia llevó consigo un mayor trastorno de la vida cotidiana del sector, requiriendo importantes interrupciones y desvíos del tránsito vehicular, y ocasionando el cierre de parte significativa del comercio local. La Municipalidad de Providencia tuvo que enfrentar de forma independiente, sólo con sus propios medios, la expropiación de los predios requeridos; y este proceso fue más lento, retrasando la consolidación de este tramo del proyecto y la consecuente renovación del tejido urbano circundante.³⁶ En cuanto al tramo oriente, entre Av. Los Leones y Av. Tobalaba, la construcción a tajo abierto bajo la antigua Providencia significó también un deterioro y decaimiento momentáneo de la actividad comercial de los bordes, y hubo que enfrentar igualmente el trastorno del tráfico vehicular. Sin embargo, el trazado de la Nueva Providencia junto al Canal San Carlos, y junto a la Av. Vitacura, al ser una ampliación en buena parte de una franja de espacio público ya existente, tuvo que enfrentar menores dificultades para su ejecución.³⁷

Posteriormente, en una segunda instancia, y una vez construidos ambos proyectos, el metro y la Nueva Providencia, es innegable constatar los logros y la potencia adquirida tras la búsqueda de su compatibilidad, por cada uno y por la propia ciudad. Tal como señala Josep Parcerisa, el paso de la Línea 1 coincidiendo con el trazado de la “nueva avenida compuesta”, confirma una vez más la preeminencia del eje poniente oriente de las avenidas Alameda, Providencia y luego Apoquindo como centro lineal para la estructura y crecimiento de la ciudad.

Para el metro, su construcción dentro del marco y las propuestas del proyecto de la Nueva Providencia, significó no sólo su calce con el área neurálgica de la Comuna, asegurando así las importantes afluencias de público que hasta hoy se observan en el lugar, sino que significó por sobre todo, abrirse por primera vez a la concepción de sus estaciones como un elemento integrado

9

Página opuesta:
Fotografía durante la construcción conjunta de la Línea 1 y la Nueva Providencia en el sector de la Estación Pedro de Valdivia, hacia mediados de la década de los 70'. Se observa el tajo abierto del túnel del metro y las lozas de los andenes de la estación, mientras que en la superficie se constata la blandura del tejido circundante, con abundantes estructuras ligeras y terrenos desocupados.
Fuente: Archivo Municipalidad de Providencia.
Material facilitado por Pedro Bannen L.

35 Si bien la Comisión se inclinaba finalmente por el trazado por Nueva Providencia en vez de por Costanera, la Oficina de Metro argumentó que no era posible, dados los ángulos de giro, desviarse tanto desde Salvador como para coincidir desde un inicio con el eje de la nueva avenida.

36 P. Bannen, 2008.

37 P. Bannen, 2008.

38 G. Bannen, “Providencia, una calle de la ciudad”, 31.

y estructural del espacio público en que se insertan. Donde la localización intencionada de las estaciones y sus salidas, coordinadas con los pasajes y circuitos peatonales del sector, se suma a la búsqueda de su integración con la actividad comercial del entorno.

Para la Nueva Providencia, en tanto, la consecución del anhelado calce con el metro, la dota de una nueva accesibilidad, que además de consolidar con su trazado la propuesta del nuevo ancho del eje comunal, incorpora de forma definitiva la variable del subsuelo como un nuevo estrato del espacio urbano. Permitiendo así la intensificación de las actividades urbanas a que este nuevo subcentro aspira:

*“Para el Metro que posee su propio andén, el proyecto Nueva Providencia propone llevar la ciudad para recibir o entregar pasajeros al nivel de la mesanina y conducirlo gradualmente a los niveles superiores, conectando plazuelas y galerías comerciales en el nivel peatonal bajo las veredas”.*³⁸

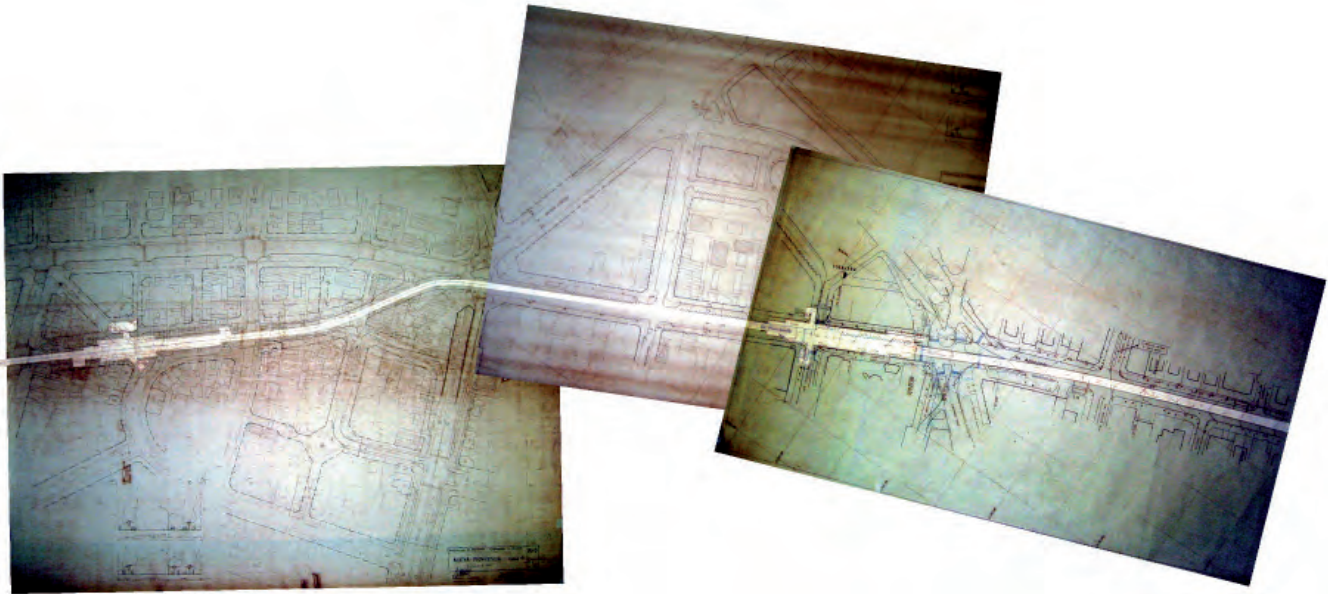




“La construcción del metro implicó cierta remodelación de la Avenida. Esa inyección de complejidad y ruido, (...) dio a ese sector un espesor que no tenía (...). Podemos sospechar con fundamento que el metro a lo largo de la avenida Providencia fue un factor clave en la multiplicación de la actividad comercial y de servicios y en la aparición de curiosas y variopintas tipologías de lobbies comerciales”.

Josep Parcerisa, “Santiago Forma Urbis”, 9.





10

Situación final del túnel y las estaciones de la L1 sobre el plano definitivo de trazado de la Nueva Providencia. Superposición realizada por la autora sobre fotografías de las planchetas del proyecto "Nueva Providencia" elaboradas a mediados de la década de los 70' por el Departamento de Urbanismo de la Municipalidad de Providencia, con la firma del arquitecto Germán Bannen, entonces Asesor Urbanista de la Municipalidad. Fuente planchetas originales: Archivos generales de Metro S.A.



11

Trazado del metro sobre plano original de la Nueva Providencia de 1972: el paso del metro aún está en disputa para el sector de la estación Manuel Montt, y se omite el trazado de este tramo; al oriente el metro todavía apunta hacia La Portada. Retoque de la autora sobre el plano "Nueva Providencia. Trazado general", escala 1:200, de abril de 1972 elaborado por el Departamento de Urbanismo de la Municipalidad de Providencia. Fuente: Archivo Municipalidad de Providencia, facilitado por Pedro Bannen L.

LA IMAGEN DEL PROYECTO: MULTIPLICACIÓN Y CONTINUIDAD DEL ESPACIO URBANO

Junto al nuevo ancho conquistado con la nueva avenida, era necesario fortalecer el sentido de permanencia y protección de los peatones, para evitar que el proyecto se convirtiese en una mera solución de tránsito vehicular. El reforzamiento peatonal de los espacios residenciales, comerciales y de servicios existentes entre las dos Providencias, así como entre estas y otras arterias paralelas, pasaba a tener primera importancia para conseguir el objetivo de potenciar el rol de subcentro de Providencia dentro de la ciudad.

Con este objetivo, se elabora el Plan de Pasajes de la Comuna, que se aprueba en 1975 como parte del Seccional de Nueva Providencia. Este definía, en la zona comprendida entre Pedro de Valdivia y Los Leones, un sistema de galerías que perforaba las manzanas, aumentando la fachada comercial y creando diversos espacios públicos. Se tejía así una “red” de circulaciones interiores, cubiertas y descubiertas; se proponía la perforación de las nuevas “islas urbanas”, generando una serie de plazas interiores y lugares de encuentro que dinamizarían la creciente actividad comercial del sector.³⁹

Este Plan tuvo su origen en las obras preparatorias de la Línea 1 del metro, aprovechando las expropiaciones y cambios de tránsito del proyecto.⁴⁰ Si bien se trabajó principalmente con circulaciones a nivel calle, se procuró al máximo su coordinación con las salidas del metro, dando lugar a una red peatonal tridimensional, que aspiraba incluso a incluir en determinados puntos un nivel superior, por sobre las veredas y la vialidad existente.

Desde el punto de vista normativo, la apertura de los pasajes quedó consignada en la Ordenanza Local, no obstante lo cual, el Plan carecía de un cronograma preciso de ejecución, dependiendo de la existencia de desarrollos inmobiliarios en las manzanas para ser concretado. El sistema debió entonces funcionar en forma flexible, adecuando la localización de los pasajes allí donde la realidad lo iba permitiendo. Era necesaria una gestión urbana directa y caso a caso, en la cual el revisor municipal intentaba convencer al desarrollador inmobiliario de la conveniencia de abrir los pasajes interiores y oxigenar así las manzanas.⁴¹

39 Entre Costanera y Providencia la densidad de los pasajes propuestos era mayor, concentrándose entre las calles Suecia y Pedro de Valdivia. Más al poniente el sistema propuesto tendía a dividir las manzanas que unían Providencia con Costanera, de forma de generar una vía peatonal alternativa a la Av. Providencia.

40 Rodrigo Mora e Isabel Zapata, “Comercio, espacio público y gestión local: el caso de Providencia en Santiago de Chile”, en revista *URBANISMO* N° 9 (enero 2004), 35.

41 Hoy día, tras más de treinta años de desarrollo del plan, parecen haberse cumplido en gran medida sus objetivos principales, cuales eran el incremento de las actividades comercial e inmobiliaria del sector, además de la generación de vías peatonales alternativas a Providencia y la creación de secuencias urbanas. En términos cuantitativos, el Plan ha contribuido en forma sistemática a aumentar la fachada comercial del barrio, creando más de 1,2 Km. de vías peatonales y más de 5000 m² de espacio público ligado al desarrollo comercial. El número de locales comerciales generados, independiente de su tamaño, asciende a 341, a los que hay que sumar una multitienda, un hotel y apart hotel y numerosas oficinas. Tales desarrollos se componen habitualmente de edificios de oficinas de 10 o más pisos, que han generado casi 260.000 m² de construcción, de los cuales poco más de 20.000 m² están en el primer piso. Ver: Mora y Zapata, 35.

42 Bannen, “El comercio en Providencia”, 35.



12

Esquema inicial del Plan de Pasajes de la Comuna de Providencia, formulado como parte del Seccional Nueva Providencia, hacia 1975.
En: Mora y Zapata, 2004. Imagen retocada por la autora

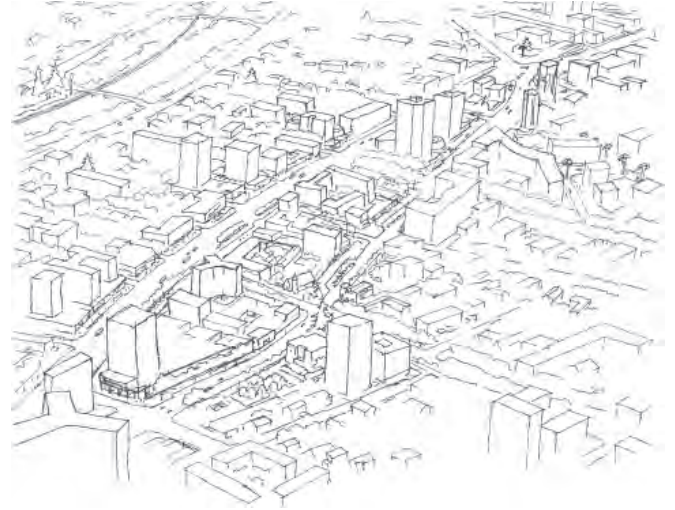
*“Toda la zona de pasajes peatonales y plazoletas al interior de las manzanas se construiría en propiedades privadas, en distintos tiempos y en magnitudes que no podíamos controlar. Sabíamos las condiciones que requerían estos lugares, aunque no como y de que particular forma iba a ser cada uno”.*⁴²



13

Detalle del sector más desarrollado del Plan de Pasajes Peatonales de Providencia, entre La Costanera y Av. Providencia, y entre Orrego Luco y la Av. Los Leones, integrando franjas junto a la vereda, con ciertos espacios disponibles al interior de las manzanas.

Fuente: Archivo Municipalidad de Providencia, plano facilitado por Elke Schlack



14, 15

Regeneración y densificación del tejido urbano en torno a la Nueva Providencia. Fotografía aérea (1980) y croquis de Germán Bannen del bucle central del proyecto. Fuente: Archivo Municipalidad de Providencia.

Se contaba entonces con un plan maestro, expresado fundamentalmente en planta, donde se indicaban las conexiones de los pasajes y galerías esperados, y que servía de base para las conversaciones con cada desarrollador; permitiendo un grado de negociación en cada caso particular, y cautelando al mismo tiempo el sistema total. Pero se contaba, por sobre todo, con una imagen muy definida y sugerente del espacio urbano deseado, tal como lo refleja la sección genérica del proyecto, dibujada por del arquitecto Germán Bannen.

En ella se establecen los elementos fundamentales, que apoyan y construyen este nuevo espacio urbano: 1/ la duplicación del espacio peatonal, mediante la integración al nivel de las veredas de un nivel -1, correspondiente al nivel de la mesanina del metro, así como de eventuales terrazas y pasarelas superiores⁴³; 2/ la continuidad de los distintos niveles y espacios peatonales, apoyada por la continuidad de la sombra de los árboles y la protección bajo su follaje⁴⁴; 3/ La intensificación de la actividad comercial mediante la constitución de una placa de edificación continua de uno o dos niveles sobre la calle⁴⁵, y que sirve de base para la densificación del espacio privado superior- torres residenciales y de oficina-; 4/ Y por último, el metro, como el elemento decisivo que hace posible toda la intervención, y cuyo flujo se conduce y se extiende, para irrigar al máximo con su movimiento el espacio urbano circundante. Todo ello, con el fondo de los cerros de la Cordillera de Los Andes, que sitúa al proyecto como subcentro del sector oriente de Santiago.

El valor del proyecto Nueva Providencia y su imbricación con las obras del metro se observa entonces en las distintas escalas de construcción de esta nueva pieza de ciudad, desde el trazado general de la nueva vía enlazado con el paso de la línea uno, hasta el tejido cuidadoso del espacio colectivo como espacio de encuentro de diferentes movilidades, usos y niveles urbanos.

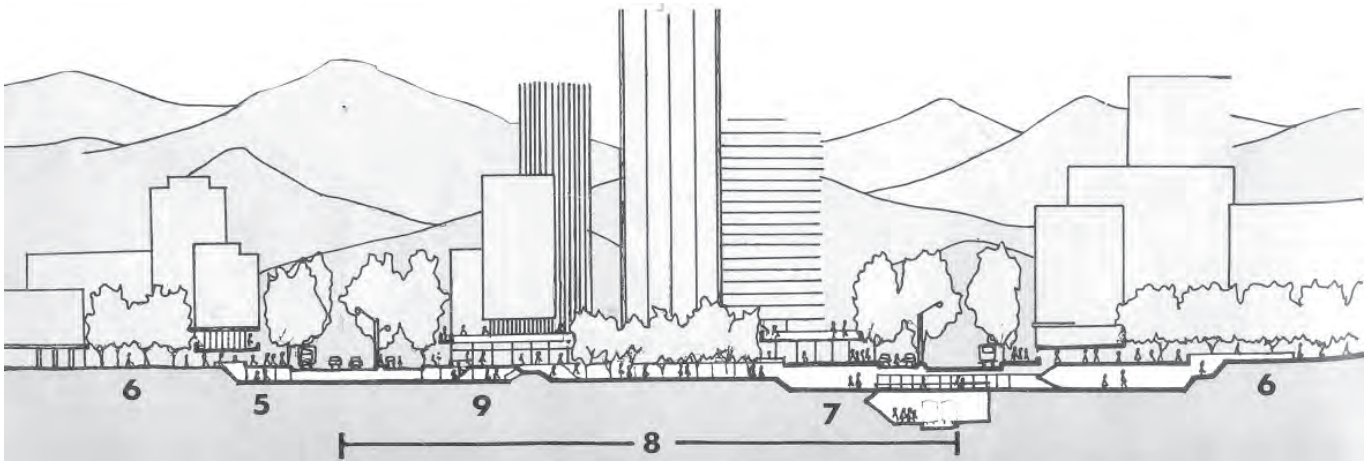
43 "El nivel público es esencialmente el nivel del suelo (más o menos); pensábamos que puntualmente este nivel podía bajar un piso, principalmente ahí donde el metro entregaba sus usuarios, llevando la ciudad al nivel mesanina; y también, en algunos puntos, un piso sobre la vereda, lo que permitirá a futuro conexiones peatonales en segundo nivel." Ver: G. Bannen, "El Comercio en Providencia", 34.

44 "(...) es el árbol un elemento esencial en la construcción de la continuidad "con" y "en" el espacio público, y de su centro en los ejes O-P. En el plano horizontal el árbol de la ciudad jardín arma el espacio para el vehículo y el peatón." Ver: G. Bannen, "Seccional Nueva Providencia", 59.

45 "Un centro es un lugar de detención, un lugar construido para el tiempo del peatón, en ese sentido, junto con el ensanche y protección de las veredas, (...) fue al comercio al que se le confió el construir los bordes de este espacio para retener al peatón y posibilitar su encuentro." Ver: G. Bannen, "El Comercio en Providencia", 34.

46 Pedro Bannen y Francisco Chateau (eds.), *La Ciudad de Providencia en la obra de Germán Bannen* (Santiago: Ediciones ARQ, 2007), 31-41.

47 Germán Bannen, "¿Dónde está el límite entre la Arquitectura y el Urbanismo?", en: Bannen y Chateau, 44-45.



16

Sección genérica de la Nueva Providencia. Dibujo de Germán Bannen, indicando los recorridos peatonales y lugares públicos protegidos junto a la vereda (5) o en el interior de las manzanas (6); el "andén" junto al metro (7); la distancia máxima de 75 metros entre las dos avenidas (8); y los tres niveles peatonales interconectados: vereda (+0), terrazas (+1) y mesanina (-1) (9). En: G. Bannen, "Providencia, una calle de la ciudad", 30.

Dando lugar a una nueva trama peatonal en desnivel, que inspirada en la idea general del proyecto se va resolviendo con sensibilidad en cada esquina y borde particular, ajustando anchos, cuidando encuentros de veredas, pasajes, franjas de estacionamientos, calzadas y distintos niveles urbanos, hasta llegar a la mesanina del metro. El proyecto se entiende entonces, como:

"Un trabajo cuidadoso de espacios públicos: nuevas veredas, bandejones, franjas de estacionamientos y calzadas, articulando un sistema de flujos y detenciones que se consolidarían con las nuevas inversiones de edificios privados que tejen redes de pasajes internos, patios y pasos que permiten transitar peatonalmente a lo largo de toda la avenida".⁴⁶

Se consigue además el enlace e interconexión del espacio público con el espacio privado, que si bien se resuelve a través de una arquitectura variada y discontinua (en cuanto a la apariencia y volumetría de los distintos proyectos), logra constituir a través suyo una red peatonal continua, para la intensificación del espacio comercial y la generación de espacios de detención y permanencia. Logrando además, en su conjunto, constituir un área significativa de mayor densidad de uso y edificación, como nuevo subcentro metropolitano.

"Si buscamos continuidad en un espacio, no es posible proponer una norma para construir un predio privado sin saber como es el espacio público con el cual se relaciona. El producto de esa norma es la construcción del espacio urbano en la continuidad del predio y la calle. La norma que regula la forma en que se construye el predio, construye también la continuidad del espacio público".⁴⁷



La continuidad discontinuada. (Oportunidad desaprovechada)

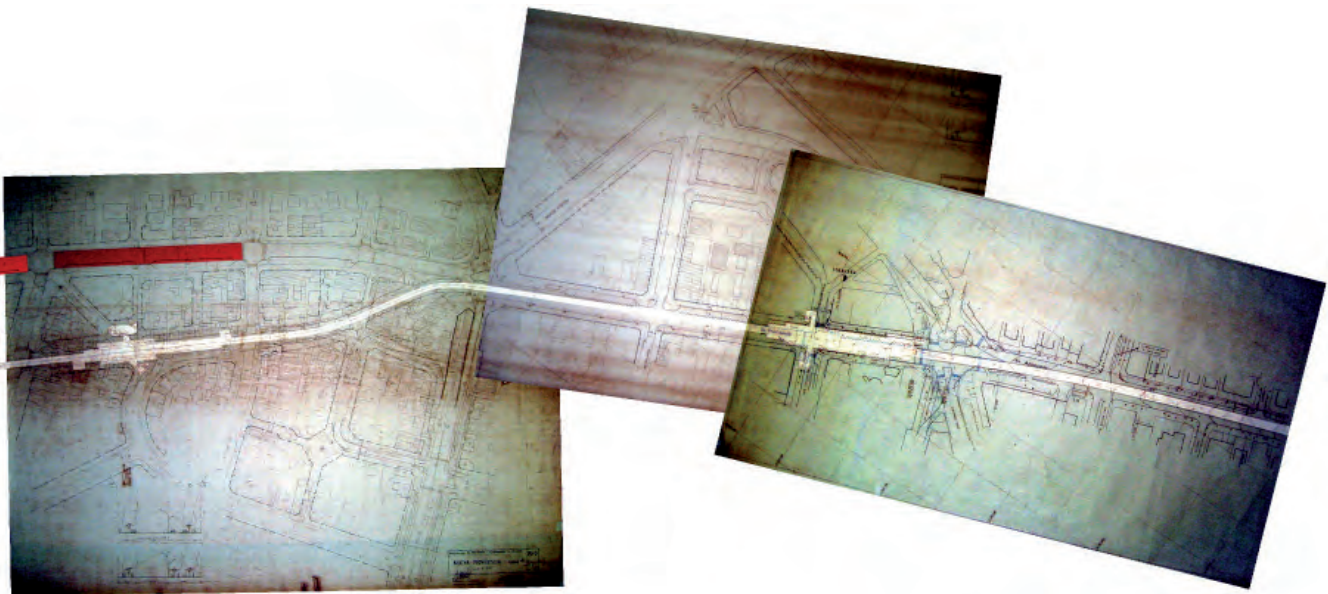
Se cumplió de esta manera la aspiración del proyecto, de permitir una detención en el paso sin interrumpir la continuidad de la ciudad y dando la escala apropiada al lugar. Y quedó en las imágenes del proyecto la clave para la continuidad de esta propuesta para la construcción del espacio urbano en intervenciones posteriores: se lega una forma de hacer ciudad.

Resulta sorprendente, casi treinta años más tarde, que cuando el lugar se enfrenta a una nueva intervención de gran magnitud con la construcción de estacionamientos subterráneos bajo la Av. Providencia⁴⁸, se haya desaprovechado la posibilidad de ampliar los alcances e interconexiones de la red peatonal propuesta por el proyecto Nueva Providencia. Por el contrario, los estacionamientos son concebidos como volúmenes herméticos de cuatro niveles subterráneos que se construyen como cuatro módulos sucesivos e independientes bajo la avenida Providencia. Estos se disponen entre Av. Suecia por el oriente y la calle Marchant Pereira por el poniente, coincidiendo en su extremos con las estaciones de metro Los Leones y Pedro de Valdivia. Haber previsto algunos enlaces entre estos nuevos espacios subterráneos y las estaciones de metro y espacios comerciales existentes, habría contribuido a generar mayores intercambios e intensidades de uso para el lugar, dando mayor complejidad y espesor a la continuidad entre el norte y sur de la Av. Providencia. Las comunicaciones peatonales con la superficie

48 Los estacionamientos subterráneos de avenida Providencia son un proyecto municipal que surge ante la necesidad de liberar el espacio en superficie destinado a estacionamientos en favor del espacio peatonal y del dificultado flujo vehicular. Busca al mismo tiempo aumentar la capacidad de estacionamientos públicos y favorecer así al comercio local, que ha venido decayendo ante la aparición y éxito progresivo de los centros comerciales cerrados (o malls) en distintos puntos más alejados de la ciudad. El proyecto se hace posible tras la aprobación de la ley del Subsuelo, que otorga a las municipalidades la facultad de administrar el subsuelo de sus espacios públicos, siendo inaugurado a fines del año 2001. Consiste en un volumen unitario de cuatro niveles subterráneos de 700 metros de largo y 15 de ancho, agrupados en cuatro módulos independientes, ofreciendo un total de 1568 estacionamientos (el doble de los disponibles antes en superficie) y que suman en conjunto 37.816 m² de nuevo suelo subterráneo. Ver: Viviana Majluf, "Providencia, nueva vida bajo (y sobre tierra)", en revista *BIT* (Santiago: septiembre 2000).

49 En un segundo momento de los estacionamientos subterráneos de Providencia, se aborda el segmento en torno a la estación Manuel Montt, esta vez sí, afortunadamente, como una revisión más integral del espacio urbano alrededor, en complicidad con el metro y su estación.

50 G. Bannen, "¿Dónde está el límite entre la Arquitectura y el Urbanismo?", 44-45.



17



18

17
Emplazamiento y situación junto a las estaciones de metro de los estacionamientos subterráneos construidos bajo la Av. Providencia entre las calles Pedro de Valdivia y Suecia. Dibujo de la autora sobre fotografías de las planchetas del proyecto Nueva Providencia de Departamento de Urbanismo de la Municipalidad de Providencia. Fuente planchetas originales: Archivos generales de Metro S.A.

son en cambio puntuales, entregando directamente de forma vertical sobre la vereda, con elementos de dudosa calidad arquitectónica y escasa relación con el contexto inmediato. Se suma a esta carencia el menoscabo producido por la propia fase de construcción de los estacionamientos, que, unida a la tendencia metropolitana de traslado del comercio a los malls periféricos de la ciudad, determinó un claro deterioro de la actividad comercial del sector.

18
Los estacionamientos como elemento integrado en el espacio público de la ciudad. Proyectos de Manuel de Solà Morales para las ciudades de Génova y Málaga. En: Mirko Zardini (ed.), Manuel de Solà: Progettare città / Designing Cities, Lotus Quaderni Documents N° 23 (Milán: Electa, 1999), 28 y 51.

Están presentes, sin embargo, estas naves urbanas subterráneas construidas uno al lado de la otra y junto al metro, sin tocarse, como una oportunidad latente de construcción de nuevos enlaces urbanos para el fortalecimiento de esta pieza todavía clave de nuestra ciudad.⁴⁹

*“Si todas nuestras obras surgieran de una imagen de continuidad del espacio, todas ellas serían más urbanas y por ende, nuestras ciudades serían más armónicas”.*⁵⁰

3.2

ESTACION LOS LEONES: METRO-COMERCIO, CAMINANDO “EN” LA CIUDAD

EL ENGROSAMIENTO DEL PLANO NOBLE DE LA CIUDAD

A lo largo del nuevo subcentro que se consolida a través del proyecto de la Nueva Providencia, y que adquiere su forma definitiva con la duplicación de la Av. Providencia y el paso soterrado del metro, destaca la conformación del espacio urbano en torno a la estación de metro Los Leones, como máximo exponente en la conquista de las aspiraciones urbanas del proyecto.

Próxima al cruce de las avenidas Providencia y Nueva Providencia con la Av. Ricardo Lyon, la estación Los Leones actúa como un epicentro y foco de regeneración a partir del cual se desarrolla un reconocido “lugar urbano”, caracterizado precisamente por las condiciones urbanas y espaciales impulsadas por el proyecto de la Nueva Providencia: la multiplicación del espacio peatonal, a través de la integración de nuevos niveles urbanos y la apertura de nuevos pasajes y galerías; la continuidad y protección de los espacios peatonales; la intensificación de la actividad comercial; y la densificación del espacio construido, con edificaciones de mayor altura y usos mixtos.

Hoy es posible observar una gran familiaridad entre la sección genérica del Proyecto Nueva Providencia dibujada por el arquitecto Germán Bannen en la primera mitad de los años setenta (figura 16, p. 245), y la sección transversal del espacio actual en torno a la estación Los Leones, pasando por la parte central de su mesanina, y conectándose con los espacios colectivos que se configuran a su alrededor. La estación da forma a un espacio urbano que se percibe como un sólo lugar, pero donde se mezclan y entrecruzan de forma continua el espacio propiamente público de la calle con los espacios comerciales y recreativos de uso colectivo construidos por diferentes proyectos privados contiguos. El nivel menos uno de la mesanina se extiende

a través de galerías comerciales subterráneas, y estas se entretajan, a su vez, con la trama de pasajes peatonales del sector, que se abren en un haz de recorridos a partir de la estación.

Se ‘retrasa’ y extiende subterráneamente la conexión del metro con el nivel de la calle, y se amplía, de esta manera, el área de influencia y la presencia de la estación en el lugar. Se crea una red de recorridos bajo nivel que se acopla espacialmente al nivel de la calle, construyendo –a partir de la estación– un “engrosamiento” del plano horizontal o plano noble de la ciudad, y definiendo, de esta manera, un cuadrante de mayor intensidad y densidad de suelo público dentro del centro urbano lineal de la comuna de Providencia.

En términos generales, este “engrosamiento” del plano horizontal se refiere a la dilatación que se produce del nivel calle en determinados puntos de la ciudad, dando lugar a una estratificación de capas de suelo público. Se abre un nuevo espacio que acoge de manera conjunta el uso privado de las galerías comerciales y la multiplicación de lugares públicos para los peatones, configurados ambos como un todo continuo que unifica y relaciona los distintos niveles creados.

No se trata de una estratificación en capas paralelas de suelo, sino de una gradación continua de nuevos niveles urbanos, confiriendo al espacio de la calle un nuevo espesor de complejidad. Se da lugar a un tejido de relaciones peatonales en tres dimensiones, configurando una imagen urbano–arquitectónica que coincide en gran medida con los principios de la tipología de espacios “multiniveles” que primó en la construcción de espacios comerciales en Santiago durante la década de los setenta¹, pero que tiene a su vez la misma raíz topológica que actuales propuestas de espacio público, donde se apunta a la conformación de una “ciudad 3D”, que se extiende tanto hacia arriba como hacia abajo, alcanzando diferentes alturas y profundidades.

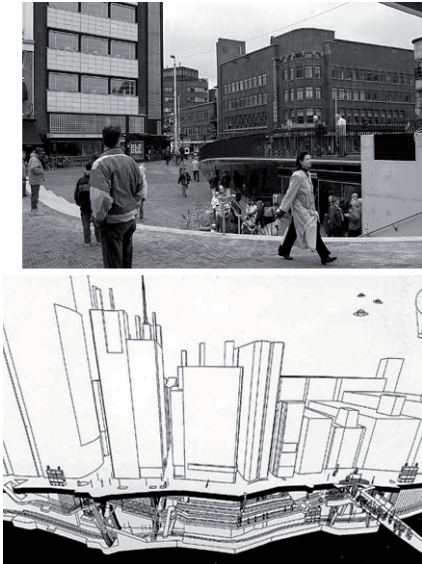
Como señala Huisman, *“el bloque compacto de la manzana se reemplaza por un vacío, y la calle por ascensores, rampas y escaleras. El suelo se dispersa en diferentes niveles de manera continua, cuidando siempre una transición suave y expedita entre las diferentes alturas”*.²

1 La mayoría de estos conjuntos se encuentran actualmente en cierto estado de deterioro y obsolescencia por diversas razones, dentro de las cuales se cuentan las nuevas dinámicas de localización de la actividad comercial, pero también, en gran medida, debido a ciertos desajustes de los proyectos originales, en relación a su escala y conexiones. Presentando muchos de ellos tamaños “domésticos” de circulaciones y locales, que no se conciben con la dimensión pública del espacio colectivo, y permaneciendo en varias ocasiones circunscritos a su propio predio, sin contribuir o enlazarse a los trazos urbanos del sector. Es el caso de ciertos centros comerciales ubicados en Providencia próximos a Tobalaba, o bien hacia Manuel Montt, y también más hacia el oriente, en Av. Apoquindo. En el tramo central de Providencia se observan, no obstante, proyectos más exitosos, que han sabido renovarse en el tiempo, tal como la galería Drugstore, debido en gran medida a su coordinación e inserción dentro del Plan de Pasajes de Providencia.

2 Jaap Huisman, “The way down is the way out. Using subterranean space on an urban development scale”, en: Ernst von Meijenfeldt y Marit Geluk (eds.), *Below ground level: creating new spaces for contemporary architecture* (Basel: Birkhäuser, 2003), 52–61.



1
 Estación Los Leones: extensión horizontal de la mezanine a través de las galerías comerciales contiguas.
 Sección transversal de la estación y su entorno actual. Elaboración propia.



3

Espacio público en desnivel:

Souterrain Tram Tunnel en La Haya.

Fuente: OMA, "Souterrain Tram Tunnel,

Netherlands, The Hague, 2004", Office

for Metropolitan Architecture, ene. 2008

<http://www.oma.eu/index.php?option=com_projects&view=portal&id=183&Itemid=10>

Se trata de una estratificación del suelo público por "compresión horizontal", debida a la creciente presión por el uso del espacio público de la calle. La intensificación de usos que caracteriza a los centros urbanos contemporáneos, ha sido acompañada por el incremento de la congestión del tráfico y la carencia de espacio, situaciones que sumadas a una preocupación cada vez mayor por el patrimonio histórico, no han dejado otra alternativa para el desarrollo del espacio urbano que tender hacia abajo³. Siendo el suelo el recurso más escaso de los centros urbanos, la alternativa de duplicarlo, tal como señala Manuel de Solà-Morales, permite hacer de él un uso más intenso, pero también enriquecer su imagen, multiplicar las posibilidades de movimiento, y combinar las más complejas actividades.⁴

Es el caso, citando algunos ejemplos, de ciertas intervenciones recientes en ciudades holandesas como el Souterrain Tram Tunnel de La Haya, y las calles comerciales en desnivel del Beursplein en Róterdam y de Mariëburg en Nijmegen.

El primero es un proyecto de OMA, the Office for Metropolitan Architecture, construido en el año 2004 como un edificio-túnel con varios niveles. Forma parte del anillo de equipamientos subterráneos que rodea el centro de La Haya, y que pretende sustentar su crecimiento en densidad, al mismo tiempo que restringir el tráfico vehicular en su interior.

El edificio, con 1250 metros de largo, 500 estacionamientos, dos estaciones de metro y un recorrido peatonal que las comunica, es, según sus propios autores, "el necesario complemento que hace que todos los demás edificios funcionen; actúa como una espina dorsal, creando un cuerpo de comunicaciones subterráneas que sirve a la ciudad desde abajo"⁵. Para hacer frente a los problemas de orientación y aislamiento propios del subsuelo, "el proyecto aprovecha cada oportunidad de modificación del ancho y el alto del espacio, para conectarse física o visualmente con otros programas al interior del túnel, para crear vistas de la ciudad o del cielo, y para vincularse con tiendas y otros estacionamientos del entorno".⁶

El Beursplein, por su parte, obra conjunta de las oficinas de arquitectos De Architecten Cie y Jerde Partnership, fue construido en la primera mitad de los 90', como parte de una estrategia para la recuperación del centro

3 Huisman, 52.

4 Mirko Zardini (ed.), *Manuel de Solà: Progettare città / Designing cities*, Lotus Quaderni Documents N° 23 (Milán: Electa, 1999), 54.

5 OMA, "Souterrain Tram Tunnel, Netherlands, The Hague, 2004", Office for Metropolitan Architecture, ene. 2008 <http://www.oma.eu/index.php?option=com_projects&view=portal&id=183&Itemid=10> 6 OMA, "Souterrain Tram Tunnel, Netherlands, The Hague, 2004".

de Róterdam, cuya vitalidad se estaba viendo amenazada por la aparición de nuevos centros comerciales en la periferia de la ciudad. Es también un proyecto complejo que conecta desde el subsuelo diferentes programas de la superficie, siendo su principal elemento la Beurstraverse, pasaje y galería comercial en desnivel, que desciende suavemente para atravesar por debajo una importante avenida de la ciudad. Vincula de esta manera dos importantes zonas comerciales originalmente separadas, e incorpora en su sección subterránea, los accesos a la estación de metro del lugar.⁷

El proyecto de Mariënborg, contemporáneo al anterior, es un plan maestro para la revitalización del centro histórico de la ciudad de Nijmegen, diseñado por los arquitectos Soeters Van Eldonk Ponec. Se introduce, dentro del actual patrón de calles y plazas de la ciudad, una nueva ruta peatonal y galería comercial en dos niveles y una plaza triangular, como piezas claves para la formación de un nuevo complejo multipropósito, enfatizando en todo momento la apertura y accesibilidad del lugar.⁸

En Providencia, en tanto, junto a la estación Los Leones se produce una pieza urbana singular que se configura como centro o corazón dentro del eje comercial del par de avenidas. Es un cuadrante público en desnivel, un entramado de recorridos, espacios peatonales y galerías que se interconectan entre el nivel -1 de la mesanina del metro y el nivel +1 que incorporan los edificios comerciales del sector. Es, como se dijo anteriormente, un lugar urbano unitario, pero cuya formación se debe, no obstante, a la concurrencia y pensamiento integrado de diferentes elementos. Se trata de una pieza urbana compleja, que resulta de la cuidada coordinación e interconexión de diferentes proyectos públicos y privados, como son la propia estación de metro y sus espacios de acceso, la construcción de la Av. Nueva Providencia, y la apertura de los pasajes peatonales Las Palmas y Santa Magdalena. A ellos se suma la construcción de los proyectos privados contiguos -Centro Nuevo, Dos Providencias, Las Terrazas y Plaza Lyon-, todo en el marco y el espíritu infundido por el proyecto urbano de la Nueva Providencia. Un proceso que se inicia en los primeros años de los 70's, y que continúa su desarrollo hasta nuestros días.



4

Espacio público en desnivel:
Beursplein en Róterdam (arriba) y Mariënborg
en Nijmegen (abajo).

Fuentes:

"Beurstraverse shopping precinct,
Rotterdam", en: De Architecten Cie., Projects,
ene. 2008 <[http://www1.cie.nl/projects/
architecture/mixwd-use/keurstraverse-
rotterdam.aspx](http://www1.cie.nl/projects/architecture/mixwd-use/keurstraverse-rotterdam.aspx)>

"Master Plan Mariënborg, Nijmegen", en:
Soeters Van Eldonk Architecten, Projects,
Urban Planning, ene. 2008 <[http://
soetersvaneldonk.nl/eng/p-marienburg2.
html](http://soetersvaneldonk.nl/eng/p-marienburg2.html)>

EL ENGRANAJE ENTORNO A LA ESTACIÓN: DESCRIPCIÓN DE LAS PIEZAS DEL PUZZLE

La estación Los Leones se ubica en el mismo emplazamiento que ya tempranamente se había escogido para ella dentro del proyecto Nueva Providencia⁹, cercana al punto neurálgico y de mayor movimiento comercial de la comuna, el cruce de las avenidas Providencia y Ricardo Lyon. Si bien anteriormente, cuando el trazado de la Línea 1 pasaba completo bajo la antigua Providencia, su ubicación se contemplaba en la vereda norte de esta avenida, al poniente de Lyon¹⁰, ante las nuevas circunstancias y oportunidades que plantea la Nueva Providencia, la estación se traslada hacia la nueva avenida, al oriente de Lyon.

7 El proyecto comprende además un nuevo bloque con tiendas de departamentos, un centro comercial, estacionamientos subterráneos y una torre residencial, sumando en total 30.500 m² de comercio, 1.000 m² de instalaciones, 275 plazas de estacionamiento y 116 unidades residenciales. Ver: "Beurstraverse shopping precinct, Rotterdam", en: De Architecten Cie., Projects, ene. 2008 <<http://www1.cie.nl/projects/architecture/mixwd-use/beurstraverse-rotterdam.aspx>>

8 Junto a tiendas y viviendas, se incorporan además una nueva biblioteca, un archivo municipal, el servicio social y un complejo de cine y teatro, conformando un conjunto de 14.500 m² de tiendas, 17.500 m² de oficinas, servicios e instituciones, y 74 departamentos. Ver: <<http://soetersvaneldonk.l/>>

9 Tal como se observa en el plano publicado por la revista CA en el año 1971: "Remodelación Centro de Providencia - Alt. Metropolitano" elaborado por el Departamento de Urbanismo y Planeamiento de la Municipalidad de Providencia. (fig. 8, p. 235)

10 La estación Los Leones estaba prevista en la vereda norte de la antigua Av. Providencia, entre las calles Las Urbinas y Andrés Fuenzalida, ubicación para la cual ya se habían incorporado las respectivas modificaciones al Plano Regulador de la época. Se había definido un retranqueo de la fachada del tramo correspondiente, generando un espacio más amplio junto a la vereda para un desarrollo más expedito de las salidas de la estación. Situación que se construyó efectivamente así, y que se percibe hoy como un notable ensanche de la vereda frente al acceso de la galería Drugstore. Ver: Entrevista a Germán Bannen, mayo 2007.

11 Tramo de la Línea 1 comprendido entre las estaciones San Pablo y La Moneda, en el poniente y centro de la ciudad, y que se inaugura el año 1975.

12 Esta trama se ha ido formando desde hace más de treinta años, de acuerdo al Plan de Pasajes Peatonales de Providencia, que se elabora como parte del Seccional Nueva Providencia a partir de 1975, para aumentar la actividad comercial e inmobiliaria del sector, a la vez que producir un sistema alternativo de recorridos peatonales, de mayor alcance y continuidad.

Se trata de una estación tipo FQ, modelo que corresponde a una leve variación de la original estación subterránea tipo A, nave unitaria que fuera diseñada para la primera etapa de construcción del metro¹¹, y que dados sus aciertos y precisión se reitera como modelo en las etapas sucesivas. La estación Los Leones se plantea entonces, como una gran nave subterránea que se construye bajo el eje de la Av. Nueva Providencia, a continuación del cruce con la Av. Ricardo Lyon. La mezanine, corazón de la estación –y que en el interior se balconea directamente sobre el espacio longitudinal de los andenes–, se ubica inmediatamente bajo la calzada, justo en el punto donde la nueva avenida intersecta el cruce de la antigua calle Las Palmas con la calle interior Las Bellotas. Se elige entonces, para fijar su posición, el cruce preexistente de dos calles secundarias –de marcado carácter peatonal–, como lugar propicio para la generación de un nuevo foco de relaciones en el sector.

La presencia de la mezanine, a pesar de su ubicación subterránea, se advierte en la superficie como un foco virtual hacia donde confluye una nueva trama de recorridos peatonales¹², estableciendo un contrapunto de tensión con el nodo peatonal y hasta entonces punto neurálgico del lugar, que se sitúa en el encuentro de las calles Lyon y antigua Providencia. Desde este nuevo centro la estación prolonga sus accesos en múltiples direcciones, combinándose con galerías comerciales subterráneas y pasajes peatonales en superficie, dando lugar a un nuevo sistema de recorridos y contribuyendo, de esta manera, a la consolidación del nuevo ancho del eje comunal.

En torno a este nuevo centro, alrededor de la mesanina de la estación, se genera de forma bastante inmediata la esperada renovación de los paños privados circundantes, conformando en pocos años un fragmento o pieza urbana modelo respecto al potencial regenerador del Proyecto Nueva Providencia. Antes incluso de la construcción de la nueva avenida y de la estación, pero atendiendo a las promisorias expectativas del proyecto en curso, se construye el edificio Centro Nuevo¹³, ocupando la manzana triangular que aparece con el trazado de la Nueva Providencia entre la Av. Ricardo Lyon y la antigua calle Las Palmas. Se trata de la primera etapa de la construcción de un “complejo urbanístico mayor”¹⁴, que ocuparía terrenos con acera al norte y sur de la Nueva Providencia, correspondientes todos a predios contiguos de la misma manzana que se corta luego con el paso de la nueva avenida. El edificio inicial se compone de una torre de 19 pisos, con viviendas y oficinas, y de una placa comercial de tres niveles, además de una galería comercial subterránea que coincide con el nivel mesanina de la inminente vecina estación.

De forma concertada con este proyecto se produce la transformación de la antigua calle Las Palmas en paseo peatonal. Se trataba de una corta calle diagonal, de carácter local, que unía la esquina de Lyon con Providencia con la calle curva Las Bellotas, pero que con el paso de la Nueva Providencia se ve disminuida en su largo a poco más de la mitad. De esta manera, y como ya se contemplara en el Plan de Pasajes de la Comuna, el fragmento remanente entre las dos Providencias se transforma en paseo público peatonal, mediante el cierre del tránsito vehicular y la incorporación de un nuevo diseño de pavimentos y mobiliario urbano.¹⁵ Se trata de un nuevo espacio público que se construye como parte del proyecto del edificio Centro Nuevo, a quién se le concede, a cambio, el derecho para la ocupación del subsuelo del pasaje, como parte de su galería comercial subterránea. Se produce de esta manera una duplicación del pasaje en el subsuelo, coincidiendo con el nivel de la mesanina del metro, y estableciendo así una conexión directa de la futura estación con la concurrida esquina de Lyon y Providencia. El Paseo Las Palmas se conforma entonces como un pasaje peatonal en dos niveles, que resulta de la negociación cordial entre los autores y promotores del proyecto Centro Nuevo y la Municipalidad de Providencia, buscando sumar sus esfuerzos y recursos para el beneficio de ambos: se potencia el éxito comercial del nuevo complejo, y se da forma a una pieza emblemática del Plan de Pasajes de la comuna de Providencia.¹⁶

13 Obra de los arquitectos José Larraín, Pedro Murinho, Luis González, Santiago Raby, Ricardo Contreras y Humberto Eliash.

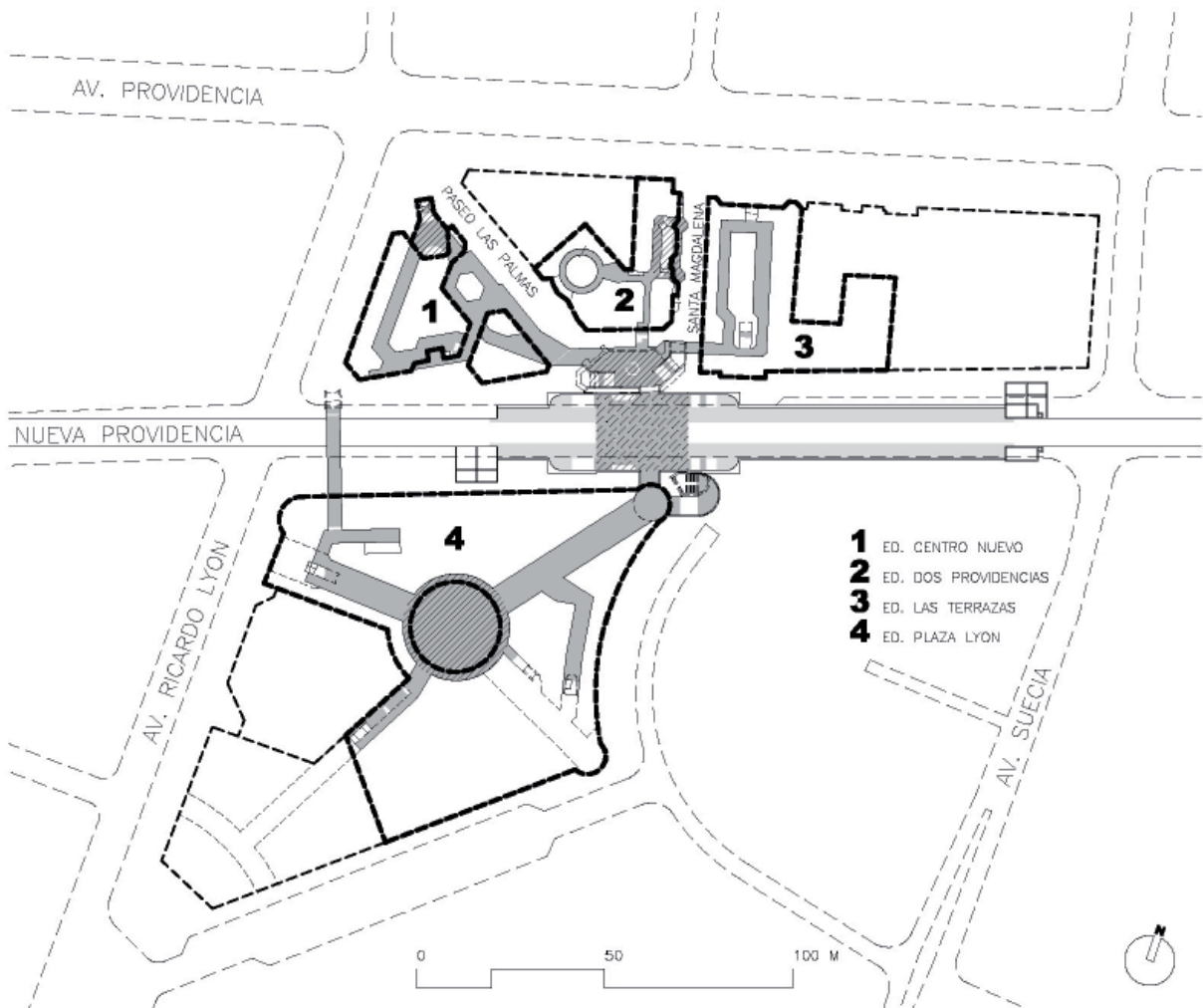
14 José Larraín y otros, “Edificio Centro Nuevo”, en: revista CA N° 25 (Santiago: diciembre 1979), 39.

15 Larraín y otros, 39.

16 Lamentablemente, en años recientes este paseo ha sido objeto de nuevas intervenciones, incorporando una cubierta metálica que rompe la continuidad con los edificios y espacio público del entorno, acercando más la imagen de este paseo abierto a la de una galería interior de un mall comercial cubierto.



5
Emplazamiento de la estación en la antigua intersección de las calles Las Palmas y Las Bellotas.
Fragmento del plano original de la Nueva Providencia de 1972 (figura 11, p. 241).



6
Emplazamiento Estación Los Leones: extensión horizontal de la mezanine a través de las galerías comerciales de los edificios contiguos. Elaboración propia.

Frente al edificio Centro Nuevo, al otro lado del Paseo Las Palmas, y entre las dos Providencias, se construye en forma simultánea a la Nueva Providencia y la estación Los Leones el edificio “Dos Providencias”.¹⁷ Se trata de un nuevo centro comercial constituido por 160 locales que se distribuyen en tres zonas particulares, respondiendo a la forma irregular del sitio y a los espacios exteriores que lo rodean. Hacia Av. Providencia el proyecto presenta una torre de 9 pisos, que da remate al muro de pareo con los edificios contiguos, y que esta compuesta por un núcleo central de locales comerciales a los que se accede por una rampa helicoidal exterior. Hacia el Paseo Las Palmas el proyecto desarrolla un edificio “caracol” de seis niveles, compuesto por un cuerpo perimetral de locales comerciales, que de manera opuesta a la torre de Providencia, se disponen en torno a un vacío central y se cierran hacia el exterior. Por último, hacia Nueva Providencia, y justo frente a la mesanina y salida norte de la estación, uniendo los dos cuerpos anteriores, se desarrolla un edificio comercial tipo “pérgola”¹⁸, con cuatro niveles sobre la calle y dos subterráneos, con bandejes retrasados, y en parte cubierto por una estructura metálica que genera un ámbito de circulación semi-exterior.

Los tres sectores del edificio “Dos Providencias”, que se comunican entre sí y sus diversos niveles a través de un ascensor, escaleras, rampas y galerías, convergen a su vez en una plazoleta o vacío interior abierto, que desde el centro del complejo se suma al nuevo vacío del paseo peatonal Santa Magdalena. Este se construye sobre el deslinde oriente del complejo, como una proyección peatonal de la vecina calle Santa Magdalena –ubicada al otro lado de la Av. Providencia–, y que remata junto a la Nueva Providencia justo frente a la estación. También contemplado dentro del Plan de Pasajes de la Comuna, este nuevo espacio público se conforma gracias a la sesión conjunta de una franja de terreno por parte de los dos predios privados que lo delimitan, haciendo eco de una estrategia de conformación frecuentemente estipulada por el plan.¹⁹ El conjunto “Dos Providencias” se comunica además con el vecino edificio “Centro Nuevo” mediante un puente sobre el Paseo Las Palmas que se desprende del sector de la “Pérgola”, próximo a Nueva Providencia y la estación.

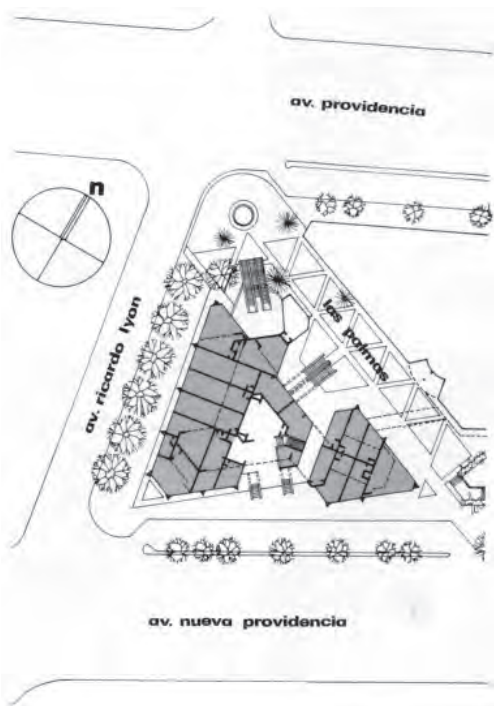
Al oriente del conjunto “Dos Providencias”, al otro lado del Paseo Santa Magdalena (y compartiendo el mérito de su conformación), se construye el edificio “Las Terrazas de Providencia”²⁰, inaugurado en junio de 1981,

17 Obra de los arquitectos Alberto Fernández, Roberto Word y Jorge Ramírez, con la colaboración de Jorge León y Hernán Ried. Se inaugura en el año 1977.

18 De acuerdo a la denominación dada a este cuerpo por sus propios autores. Ver: Fernández y otros, “Edificio Dos Providencias”, en: revista CA N° 25 (Santiago: diciembre, 1979), 55-59.

19 El Plan de Pasajes de Providencia propone en diversas situaciones la apertura de nuevos pasajes peatonales mediante la sesión de una franja de terreno por parte de dos predios privados contiguos, los cuales, no obstante, no pierden la propiedad del terreno, pudiendo hacer uso del subsuelo correspondiente, y recibiendo derecho a una mayor constructibilidad para el total de conjunto. Un poco más al oriente del Paseo Santa Magdalena, dentro de la misma manzana, se observa en el Seccional Nueva Providencia la propuesta de otro pasaje peatonal que debiera haberse conformado de la misma manera, pero que hasta hoy no ha llegado a constituirse, demostrando la importancia de la inmediatez de la estación para la regeneración del tejido urbano a su alrededor.

20 De la oficina de arquitectos Eduardo San Martín y Asociados.



7

Edificio Centro Nuevo y Paseo Las Palmas. Planta nivel calle.
En: José Larrain y otros, "Edificio Centro Nuevo",
revista CA N° 25 (Santiago: diciembre 1979), 39.



8

Conjunto "Dos Providencias": edificio pérgola y torre, vista desde la Nueva Providencia, en construcción.
A la izquierda, torre del edificio Centro Nuevo.
En: Alberto Fernández y otros, "Edificio Dos Providencias", revista CA N° 25 (diciembre 1979), 38.



9

Construcción de la estación Los Leones, bajo la Nueva Providencia. Vista desde R. Lyon hacia el oriente.
Se observa, en primer plano, el edificio Centro Nuevo terminado, y a continuación, el edificio Las Terrazas en construcción.
Fuente: Archivo Municipalidad de Providencia, gentileza de Pedro Bannen L.

diez meses después que la estación. Este edificio, con cerca de 20.000 m² construidos, se diseña de acuerdo al modelo clásico de placa y torre, elementos que funcionan aquí de manera independiente y con accesos diferenciados desde la calle. La placa, compuesta fundamentalmente por locales comerciales, y a la cual se accede preferentemente desde Av. Providencia, consta de seis niveles, cuatro sobre el nivel de la calle y dos subterráneos. Concebida como *“un gran espacio interior, con balcones, volados, elementos de circulación vertical, escaleras mecánicas y ascensores panorámicos”*²¹, esta placa se organizaba originalmente en torno a un gran vacío central, que mediaba entre las dos Providencias, y al cual se volcaban interiormente los sucesivos niveles de locales comerciales. Sobre su cubierta se desarrollaba además una gran terraza destinada a usos recreativos. La torre, por su parte, se ubica en la esquina sur-poniente del predio, hacia el Paseo Santa Magdalena y Nueva Providencia, inmediata a la estación de metro. Si bien en un comienzo fue pensada como una torre de 14 plantas libres de oficina, sobre las cuales remataba un restaurante giratorio de doble altura, se construye finalmente una torre residencial de 10 niveles, pero manteniendo el restaurante superior, haciendo gala de la *“amplia vista a la Cordillera, San Cristóbal y Santiago”*.²²

Todo el conjunto “Las Terrazas” –que se envuelve exteriormente con muro cortina de cristales reflectantes– se percibe como un interior hermético, distanciándose en este sentido de los esfuerzos de sus edificios vecinos por integrarse con el espacio público de la calle. Si bien se conecta también en sus niveles subterráneos con la salida del metro, esto se hace de forma más intrincada y estrecha, y, por sobre todo, sin una clara señal de salida a través del edificio, sin la certeza de alcanzar nuevamente la calle desde el interior.²³

Estos tres edificios, Centro Nuevo, Dos Providencia y Las Terrazas, junto a los paseos peatonales que conforman –Las Palmas y Santa Magdalena–, convergen hacia Nueva Providencia en una plazoleta hundida de acceso directo al metro. Se trata de una plazoleta que se construye como parte del proyecto de la estación, reemplazando la solución de las clásicas salidas del metro, con escaleras paralelas alineadas sobre la vereda. Ocupa en cambio, un espacio que se genera como ensanchamiento de la vereda entre los paseos Las Palmas y Santa Magdalena, gracias al retranqueo de la fachada, retroceso que se dispone expresamente a través del Seccional Nueva Providencia.

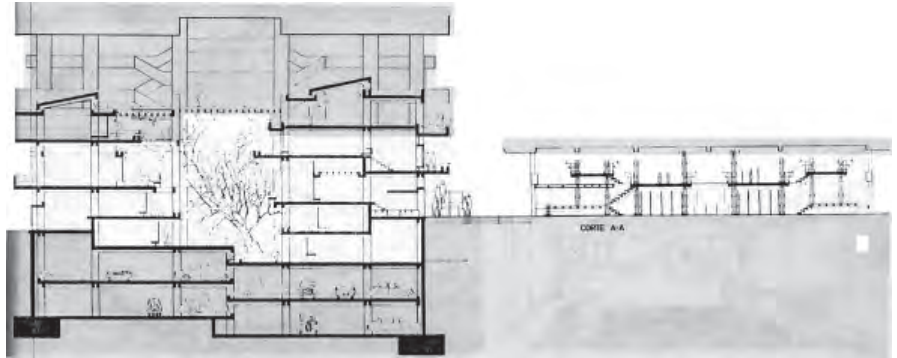
21 Eduardo San Martín y otros, “Terrazas y reflejos para el paisaje urbano”, en: revista CA N° 18 (Santiago: junio 1977), 24.

22 San Martín y otros, 25.

23 Situación que se acentúa con modificaciones posteriores del edificio, en que el vacío de la placa comercial de seis niveles, en cuya planta inferior funcionó en los primeros años la primera pista de patinaje en hielo de Santiago, es relleno completamente con más niveles de superficie comercial, convirtiéndose esta placa en una simple aglomeración de locales comerciales superpuestos, sin espacios de orientación ni referencia, y con escasas y precarias conexiones con el espacio público exterior.

10

Espacios "multi-niveles":
Sección Centro Comercial Providencia,
ubicado en Providencia, entre Las Urbinas y
Andrés de Fuenzalida.
En: Melvin Villarroel, "Librería Studio: un
centro de ventas de la comunicación", en
revista *AUCA* N° 18 (marzo-abril 1970), 76.



11

Vista de la Nueva Providencia y la Línea 1 en
construcción, desde lo alto del edificio Centro
Nuevo hacia el oriente, año 1979. Se observa
el cruce de la calle Suecia, junto al extremo
oriente de la estación ya cubierta; y en primer
plano, una esquina de la pérgola del edificio
Dos Providencias, y la placa del edificio Las
Terrazas, en construcción.
Fuente: Archivo Municipalidad de Providencia,
gentileza de Pedro Bannen L.



Se suma así, frente al edificio Dos Providencias, una profundidad de poco más de 11 metros a los 8 metros promedio del ancho de la vereda de Nueva Providencia, dando lugar a un espacio total de casi 20 metros de ancho por 40 metros de largo. La plazoleta hundida se ubica en el centro de este espacio, dejando el paso libre de los paseos peatonales y de la vereda, además de una franja equivalente junto al edificio.

Resulta entonces, una superficie en desnivel, de casi 10 metros de ancho por 25 de largo, que se sitúa 4 metros bajo el nivel de la vereda, inmediatamente contigua a la mesanina de la estación. Se comunica con esta a través de una breve escalinata que se desarrolla en el umbral tipo de las estaciones, abertura de 5 metros que normalmente daría paso a los clásicos túneles de salida y escaleras del sistema metro.

Desde la plazoleta ascienden luego dos amplias escaleras, que con quiebres en 45° buscan alinear los flujos de los peatones con las direcciones de los paseos peatonales y de la propia Nueva Providencia. La plazoleta incorpora locales comerciales en sus bordes, aprovechando el espacio del desnivel bajo la vereda. Se conecta además, a través del subsuelo, con cada una de las galerías comerciales de los edificios que la rodean; interconectando estos tres sistemas, y extendiendo a través de ellos el ámbito y la presencia del metro hasta la antigua Av. Providencia, donde emerge a través de las salidas y escaleras de las galerías.

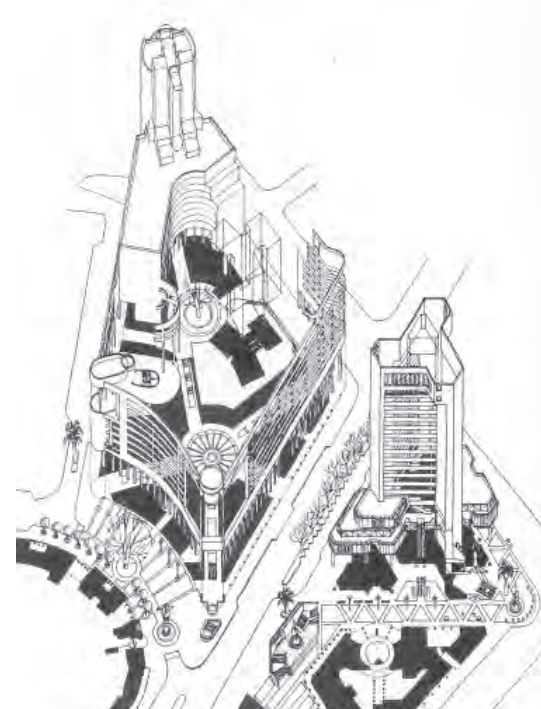
Hacia el sur de Nueva Providencia, la mezanine de la estación –y a través de ella, también el conjunto de galerías comerciales del lado norte–, se conecta directamente con el nivel (-1) del “edificio-manzana” Plaza Lyon. Se trata de la última pieza que completa el sistema urbano en torno a la estación, y que corresponde a la segunda etapa del “complejo urbanístico” del edificio Centro Nuevo, realizado por el mismo equipo de arquitectos.²⁴

Construido en el año 1984, el Plaza Lyon es un edificio complejo que combina dos niveles de galerías comerciales, incluyendo un supermercado y una multi-tienda, con departamentos de vivienda, oficinas y estacionamientos.

Se construye como un bloque compacto, con 11 pisos sobre el nivel de la calle y tres niveles subterráneos, sumando un total de 70.000 m² construidos. En su relación con la calle y el espacio público, el edificio combina, al decir de sus propios autores, las tipologías del portal y la manzana bloque, con la fachada continua, y la plaza.²⁵ Las galerías en dos niveles, que coinciden con los niveles urbanos de calle y mesanina, perforan el volumen conformando



12

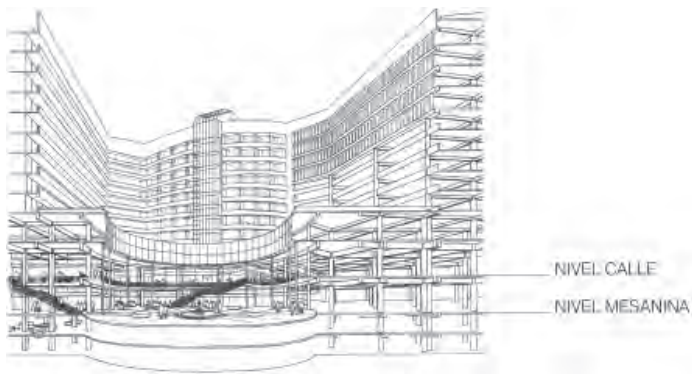


14

Axonométrica del edificio Plaza Lyon, como parte del conjunto Centro Nuevo, al otro lado de la Nueva Providencia. En: José Larraín y otros, “Edificio Plaza Lyon”, revista *AUCA* N° 48 (diciembre 1984), 32.

24 Agrupados ahora bajo el nombre de Larraín, Murtinho y Asoc., se trata no obstante del mismo equipo de seis arquitectos, compuesto por: Pedro Murtinho, José Larraín, Ricardo Contreras, Luis A. González, Santiago Raby, y Humberto Eliash. Ver: Larraín y otros, “Edificio Plaza Lyon”, en: revista *AUCA* N° 48 (Santiago: diciembre 1984), 32.

25 Larraín y otros, 32-35.



12, 13

Edificio Plaza Lyon: sección por plazoleta interior, y vista desde Nueva Providencia, hacia el poniente. En: José Larraín y otros, "Edificio Plaza Lyon", revista AUCA N° 48 (diciembre 1984), 35.



15

Confluencia de los edificios Centro Nuevo, Dos Providencias y Las Terrazas, con los paseos peatonales Las Palmas y Santa Magdalena, en la plazoleta de acceso de la estación Los Leones. Fotografía de la autora, 2008.

un haz de recorridos que se desprenden desde una plazoleta central de forma circular, y se dispersan hacia las cuatro esquinas del bloque. A través de ellas se extiende también el ámbito del metro, hasta alcanzar la Av. Ricardo Lyon por el poniente, y las calles Las Bellotas, Coyancura y Lota hacia la parte posterior del conjunto. La conexión del metro con el edificio, que se realiza a través de una galería interior hasta llegar a la plazoleta central, presenta además una salida directa a la vereda junto a la esquina nor-oriental del conjunto, a través de una escalera con un descanso de retorno semicircular, cuyos bordes y barandas se integran al mobiliario urbano del lugar.

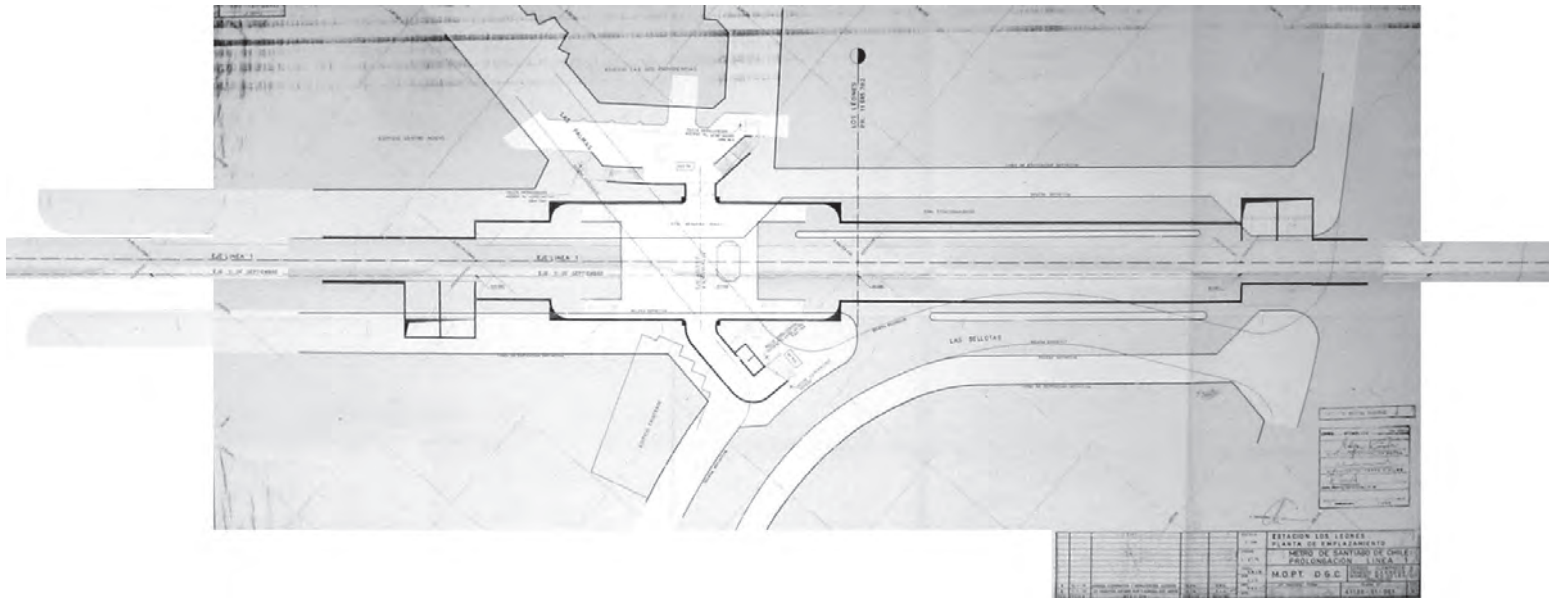
Se conforma de esta manera, en torno a la estación, un sistema peatonal en dos niveles, que refuerza en este punto, con su multiplicidad de recorridos, la cohesión del nuevo par de avenidas, y que confluye en la mesanina de la estación, como un nuevo centro o punto de referencia para el lugar.

La estación, con su ubicación, actúa como detonante de nuevos trazados y conexiones, siendo, no obstante, los proyectos privados contiguos los que efectivamente los construyen, atendiendo a las disposiciones y situaciones propuestas desde la Municipalidad, y especialmente por el arquitecto Germán Bannen, a través del Plano Regulador de 1976 y el Seccional Nueva Providencia. Se concreta así, a través de un espacio privado “bien orientado”, la extensión horizontal de la estación, para el calce con la nueva dimensión del lugar, el nuevo ancho del eje Providencia:

“La estación Los Leones fue la primera estación que consideré integrar el metro a la ciudad... es la única estación que se pensó así, porque el Plano Regulador exigía que al nivel mesanina las estaciones se expandieran y tomaran la ciudad en que se insertaban... Las conexiones con las galerías subterráneas, comerciales, tanto del edificio Dos Providencias, como del “Giratorio” y el Plaza Lyon estaban en el Plano Regulador... Que tuviera una plaza al centro el Plaza Lyon, y que tuviera conexiones con Coyancura, es Plano Regulador. Ahora, la forma la da cada arquitecto, no nos metíamos en eso. Pero que el Plaza Lyon tenía que tener una plaza al medio, abierta, y que tenía que conectarse con ese, con ese, y con ese, era Plan Regulador.”

Germán Bannen L.²⁶

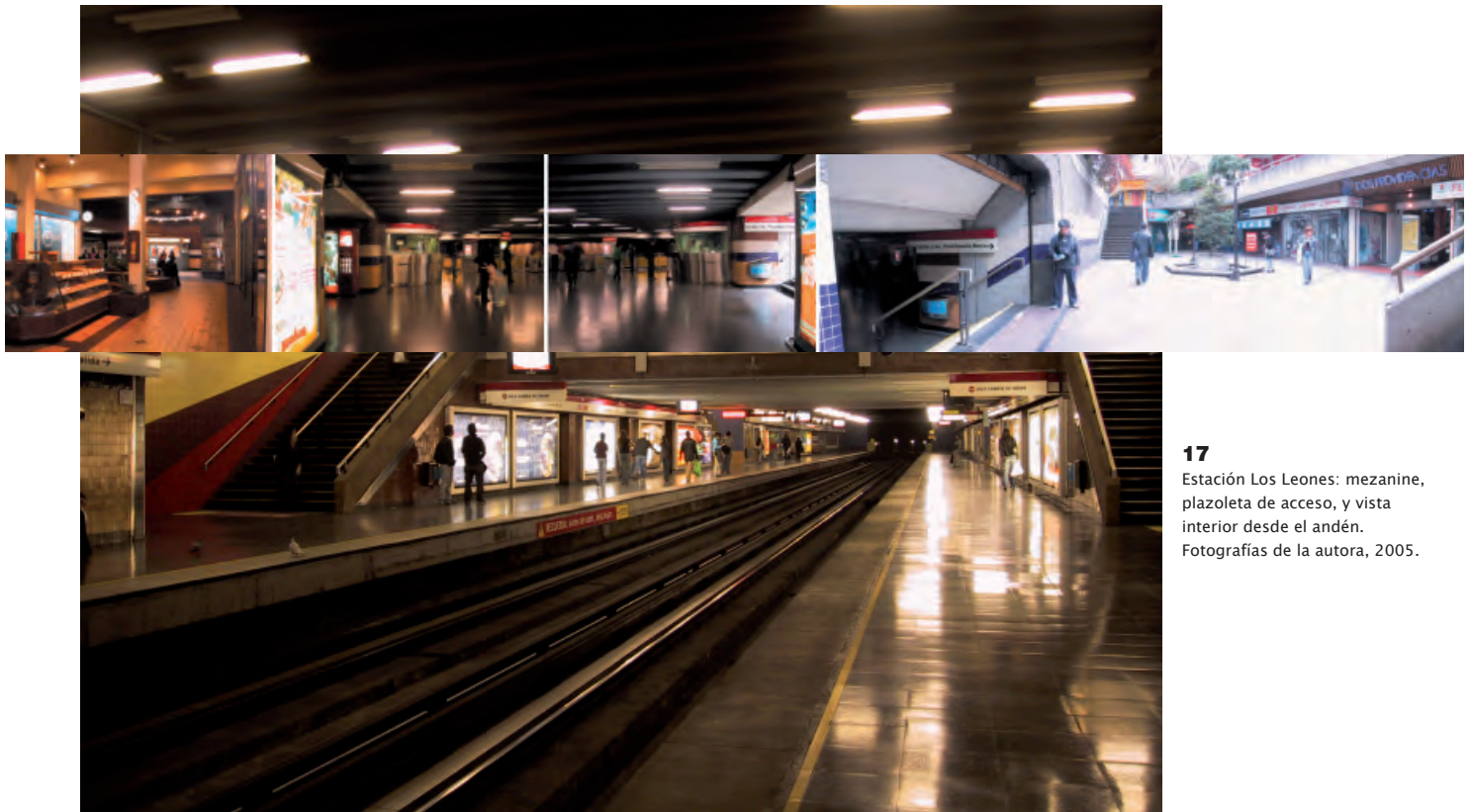
26 Entrevista a Germán Bannen, diciembre 2007.



16

Planta de Emplazamiento Estación Los Leones, Dirección General de Metro, 1978-79 (Original 1:200, Archivo General de Metro S. A.).

Se observa la proyección del nivel mezanine hacia los edificios contiguos y los paseos peatonales, así como su localización junto a la antigua intersección de Las Palmas y Las Bellotas. Plano fotografiado y retocado por la autora.



17

Estación Los Leones: mezanine, plazoleta de acceso, y vista interior desde el andén. Fotografías de la autora, 2005.



18

Nueva Providencia y Lyon, 1980. Vista desde el sur-poniente.
 Archivo Municipal de Providencia, gentileza de Pedro Bannen L.

LA RESONANCIA DE LA PIEZA: EL SIGUIENTE ENTORNO DE LA ESTACIÓN

La pieza urbana en torno a la estación se configura, de esta manera, como un cuadrante de suelo público tridimensional que se reconoce como el centro de mayor intensidad y principal foco de regeneración a lo largo del eje comercial de las dos Providencias. En torno a él se construyen los principales proyectos de renovación y densificación del sector; y en torno a él se observa, además, la mayor concentración de proyectos comerciales en desnivel, con galerías y centros comerciales que extienden el dominio público de los peatones tanto hacia el subsuelo como hacia los niveles superiores de los mismos edificios.

A comienzos de los años 70' se construye el "Centro Comercial Providencia", en la vereda norte de la Av. Providencia, entre las calles Andrés de Fuenzalida y Las Urbinas, junto a la primera ubicación proyectada para la estación Los Leones, cuando se esperaba el paso de la Línea 1 bajo la antigua Providencia. Se trata éste de un conjunto complejo, que incluye torres residenciales y de oficinas, además de diversos espacios comerciales en distintos niveles, que se organizan en torno a una plazoleta interior y junto a distintos paseos peatonales, incluyendo la actual galería "Drugstore".²⁷ Hacia 1977, se construye el edificio Dos Caracoles, también en la vereda norte de Av. Providencia, pero al oriente de Ricardo Lyon, casi frente al contemporáneo edificio Dos Providencias.²⁸

27 Dentro de este complejo se situaba la tradicional librería Studio, en un local situado entre la galería Drugstore y la calle Andrés de Fuenzalida, local que en la actualidad, y desde hace ya bastante tiempo es ocupado por la tradicional cafetería y pastelería Tavelli. Para referencias del local original, ver: Melvin Villarroel, "Librería Studio: un centro de ventas de la comunicación", en revista *AUCA* N° 27 (marzo-abril 1970), 75-78.

28 El edificio Dos Caracoles es obra del arquitecto Sergio Larraín García-Moreno, autor cuarenta y siete años antes del tradicional edificio Oberpaur del centro de Santiago, y que en este caso, y en colaboración con los arquitectos Ignacio Covarrubias y Jorge Swinburn, busca a través del nuevo edificio "constituir un hito en la permanente búsqueda de nuevas expresiones de la arquitectura, en medio del nuevo y bullente centro comercial de Providencia." Ver: Sergio Larraín García Moreno y otros, "Del Oberpaur al Edificio Dos Caracoles", en: revista *CA* N° 18 (junio 1977), 9-11.

29 Obra de los arquitectos asociados Daniel Alamos y Sergio Amunátegui, con la colaboración del arquitecto Jorge Sánchez. Ver: Daniel Alamos y Sergio Amunátegui, "Conjunto Comercial Nueva de Lyon", en: revista *CA* N° 72 (abril-junio 1993), 46-49.

30 Entorno que sin duda habría visto potenciadas sus cualidades de conexión e intensidades de uso, si se hubiese conectado directamente, a través del subsuelo, con los estacionamientos subterráneos que se construyen el año 2001 bajo la Avenida Providencia, como una nave independiente, paralela a la estación.



19

Nueva Providencia y Lyon, 2006. Vista desde el nor-oriente.
Fotografía de Guy Wenborne, en: Pedro Bannen y Francisco Chateau (eds.), *La Ciudad de Providencia en la Obra de Germán Bannen* (Santiago: Ediciones ARQ, 2007), 27.

En la vereda sur de Nueva Providencia, en tanto, entre las calles Guardia Vieja y Ricardo Lyon, se construye el edificio Panorámico, también como una manzana bloque, en consonancia con el vecino edificio Plaza Lyon. De menores dimensiones que los anteriores, se suman los edificios Portal Lyon, en la esquina nor-poniente de Lyon con Providencia, y la galería Interprovidencia, que se plantea como un caracol extendido entre las dos avenidas, frente al edificio Panorámico. En el año 1992, cerrando este grupo, se construye el “Conjunto Comercial Nueva de Lyon”²⁹, entre Ricardo Lyon y Andrés de Fuenzalida, al norte de la Av. Providencia, y con salida también hacia Av. Costanera. Se trata nuevamente de un proyecto de uso mixto, que incorpora viviendas, oficinas, locales comerciales, y estacionamientos, y que se organiza en tres torres independientes, dispuestas sobre una base de edificación continua, que alberga fundamentalmente una tienda departamental, como programa ancla del proyecto.

Una segunda concentración de edificios comerciales en desnivel se observa también próxima a la estación de metro Tobalaba; aquí, además de los dos casos inmediatos a la salida de la estación, se producen por Av. Providencia una serie de galerías, que se proyectan hacia el interior de la manzana subiendo o bajando medio nivel desde la calle. Es, sin embargo, en torno a la estación Los Leones, el único punto donde este tipo de proyectos aparecen interconectados, enlazados entre sí y en relación con el Plan de Pasajes de Providencia, dando lugar a una pieza urbana tridimensional de mayor dimensión y complejidad.³⁰

Entorno a la estación Los Leones, la apertura al aire libre de su plazoleta de acceso y de otras tres plazoletas y puntos de articulación de los recorridos y galerías subterráneos, así como el balconeo sobre la calle de ciertos niveles comerciales superiores, permiten la integración de las diferentes alturas, transformando el usual plano único de la vereda y pasajes peatonales de Providencia en un espacio público tridimensional, que consolida y caracteriza la centralidad de este segmento del eje oriente–poniente de la Comuna. Se esponja el plano noble de la ciudad, dando cabida a más superficie comercial y otorgando mayor complejidad a las relaciones y posibilidades del espacio público. Se construye un ámbito que llama a la permanencia, la detención, y el paseo; se distiende, airea, y amplía el espacio tradicional de la vereda, y se multiplican tridimensionalmente los recodos, rincones y esquinas para los peatones.

La apertura del nivel de la calle –el valor de caminar a cielo abierto– se traspasa en determinados puntos a los niveles inferiores, diluyendo el protagonismo de la vereda en un entramado o gradación de diferentes niveles de suelo colectivo.³¹

Esta situación recuerda en cierta manera, aunque guardando las diferencias de escala, la configuración del espacio público en torno a la emblemática plaza hundida de Sergels Torg de Estocolmo, proyecto contemporáneo, que se construye sólo unos pocos años antes que el entorno de la estación Los Leones. Situada en un punto central de la ciudad, y ante la gran congestión vehicular de la superficie, esta plaza busca articular diferentes tránsitos peatonales, incluida una estación de metro y un centro comercial subterráneo. Considerada como una obra tardía del movimiento moderno, es diseñada en desnivel para mantener separado el tráfico vehicular de los peatones, a la vez que introduce trazados curvos y líneas audaces que contrastan con la estructura rectilínea de la ciudad antigua.³²

Junto a la creación de nuevas accesibilidades y mayor superficie comercial, hay en la conquista de nuevos niveles urbanos una búsqueda de cualificación integrada del espacio público de la calle. No se trata en ningún caso de la construcción de sistemas peatonales paralelos, conducentes a la negación o suplantación del espacio peatonal de la calle, tal como se ha comprobado en otros sistemas urbanos tridimensionales, y que han dado origen a la llamada “ciudad análoga” de Trevor Boddy. Este autor se refiere así a los nuevos sistemas peatonales que surgen a partir de la década de los 60’

31 Entendiendo por espacio colectivo todo espacio de uso público, sea de propiedad pública o privada, integrando por igual a todos los espacios que permiten el desarrollo libre del tránsito peatonal y la vida urbana durante el día y las horas de mayor actividad.

32 La plaza Sergels Torg de Estocolmo, inaugurado en el año 1974, fue presentada en su momento como “la plaza más moderna del mundo”, que venía a simbolizar la renovación de la ciudad completa. Se caracteriza por su llamativo pavimento de triángulos blancos y negros y por el obelisco de cristal que se sitúa en medio de una fuente de agua elíptica, donde círculos de fondo translúcido, iluminan una galería comercial que se desarrolla en el subsuelo. La plaza entra, sin embargo, en un rápido proceso de decadencia, siendo rechazada por la población, que prefiere los espacios más íntimos y confortables de la ciudad antigua. Se da paso a una serie de propuestas de transformación, pero que no llegan a materializarse, y pese a las críticas, la plaza se integra con el tiempo a la memoria de sus ciudadanos como lugar central y símbolo de la ciudad. Se resiste a las propuestas de cambio, siendo finalmente remozada en el año 1998 con modificaciones sutiles, tales como un nuevo programa de iluminación, la restitución de los materiales gastados, y ciertos ajustes de tráfico. Ver: Thorbjörn Andersson, “Jeder Raum hat seinen Platz”, en: *Plätze und städtische Freiräume von 1993 bis heute/ Urban Squares: recent european promenades, squares and city centres* (Munich: Callwey– Birkhäuser, 2002), 112–120.

33 Trevor Boddy, “Subterránea y elevada: la construcción de la ciudad análoga”, en: Michael Sorkin (ed.), *Variaciones sobre un parque temático: la nueva ciudad americana y el fin del espacio público* (Barcelona: Gustavo Gili, 2004), 145–176.

34 Minneapolis es la primera gran ciudad que propone recorridos elevados por todo el centro de la ciudad: se trata de las llamadas skyways, incorporadas dentro de su planificación urbana en 1959. Esta red es superada luego por el Plus Fifteen de Calgary, propuesto a fines de la década de los 60’; situada 4,60 m. por encima del suelo, ésta llega a convertirse en la red de recorridos suspendidos más grande del mundo. Se trata de un sistema de propiedad pública, que logra su gran desarrollo gracias al auge del mercado del petróleo en los años 70’, estando en la actualidad, las 800 hectáreas que ocupa el centro urbano de Calgary, totalmente interconectadas mediante puentes y pasajes aéreos.

Montreal, por su parte, inicia en 1962 la construcción de su ciudad subterránea, a partir del proyecto Place Ville Marie, con una explanada comercial subterránea conectada a la estación de ferrocarriles. Desde ahí se desarrolla una compleja red que en la actualidad se extiende bajo todo el centro de Montreal, enlazando las estaciones de dos líneas paralelas de metro, y conectándose directamente por el subsuelo a más de un tercio del comercio y oficinas del centro de la ciudad. Ver: Boddy, 145–176.



20

Sergels Torg, Estocolmo.
Plaza hundida con galería comercial y
conexión subterránea a la estación de
ferrocarriles y el metro, en el centro de la
ciudad. Fuente: <www.webbkameror.se>

en Norteamérica para la ampliación de las ciudades dentro de sus propios centros urbanos; los describe como nuevas prótesis urbanas, que permiten llegar desde el transporte público a los lugares de trabajo sin tener que pasar por las calles convencionales, venciendo al mismo tiempo los extremos ambientales de calor, frío o humedad. Provocando, sin embargo, el abandono, pérdida de vitalidad y deterioro de los centros urbanos: *“estas vías peatonales reformadas, unidas sin costura al cuerpo del centro urbano, no sólo reemplazan, sino que transforman. Su condición de infraestructuras las convierte en objetos tácitos para lograr una ciudad menos pública en nombre de la confortabilidad pública (...)”*.³³ Situación que ejemplifica luego a través de los sistemas peatonales elevados de las ciudades de Calgary y Minneápolis, y de la ciudad subterránea de Montreal.³⁴

Por el contrario, en Los Leones, los distintos niveles y proyectos se confunden al ser recorridos, se borran los límites de las propiedades, y priman la conectividad, continuidad y diversidad del espacio para el peatón. De los cuatro proyectos, que interconectados conforman el entorno tridimensional de la estación, cabe destacar la mayor integración de los complejos Centro Nuevo y Dos Providencias, que en conjunto construyen además la conexión diagonal de la estación con el cruce de las Avenidas Providencia y Ricardo Lyon, a través del Paseo Las Palmas. El proyecto Las Terrazas, situado al oriente de los anteriores, no incorpora en su arquitectura espacios conjuntos de intersección con el espacio de la calle; se conecta sólo puntualmente, a través de sus accesos desde el Paseo Santa Magdalena y Avenida Providencia, y a través de la angosta galería-túnel que se desprende casi accidentalmente de la plazoleta hundida de la estación. Los edificios Centro Nuevo y Dos Providencias incorporan además niveles superiores de espacio comercial, con tramas interconectadas que se integran entre sí y que se balconean sobre el espacio de la calle, pero que no logran sin embargo, la intensidad de uso de los niveles inferiores. Se evidencia de esta manera el rol determinante de la estación de metro y de los flujos que ella determina para el resguardo de la vitalidad del espacio urbano propuesto.

La integración entre el nivel calle y el nivel menos uno se produce, fundamentalmente, a través de las plazoletas hundidas que enlazan ambos niveles, en cuyos bordes se incorporan, con diferentes formas, escaleras

y ascensores para el traspaso peatonal entre las distintas alturas. Las plazoletas se configuran, por tanto, como espacios tridimensionales que integran planos paralelos de diferentes profundidades, en cuyos bordes de encuentro se producen los espacios para la detención e intercambio. Es en la construcción intencionada del espesor de dichos bordes que se encuentra el potencial para la construcción cualificada del espacio público contemporáneo.

La conquista de una cierta tridimensionalidad integrada, como valor topológico del espacio, es el principal aporte de la construcción conjunta de este espacio urbano; se trata de una cualidad que está más allá de la apariencia o calidad material de los edificios y proyectos que lo componen, cuya arquitectura es sin duda heterogénea y mejorable. Su contribución se refiere más bien, a las relaciones espaciales conseguidas a través de la interacción de diferentes proyectos, públicos y privados, que buscan fusionarse e integrarse en un solo espacio colectivo tridimensional, formando un entorno de mayor complejidad y densidad. Todo esto, primero sugerido, y luego sostenido, por la presencia inmediata de la estación de metro Los Leones.

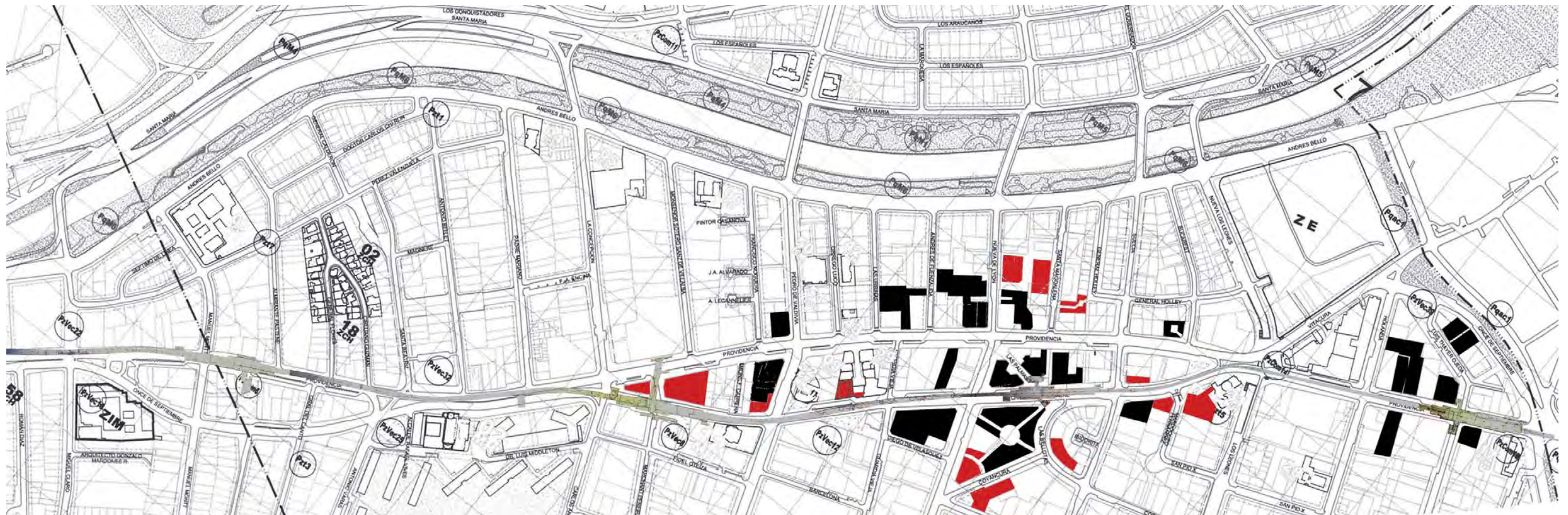
Según Manuel de Solà-Morales, la importancia del espacio público *“es el resultado de referir entre sí los espacios privados, haciendo también de ellos patrimonio colectivo”*.³⁵ Esto implica urbanizar lo privado, convirtiéndolo en parte de lo público; que es precisamente el valor de la estación Los Leones, como fruto de una acción pública bien orientada, centrada no tanto en las áreas de su propiedad, *“cuanto (en) dar calidad colectiva a las que no lo son”*.³⁶ Y esto, a través de la apertura, extensión e integración tridimensional del espacio subterráneo del metro.

35 Manuel de Solà-Morales, *De Cosas Urbanas* (Barcelona: Gustavo Gili, 2008), 187.

36 Solà-Morales, 190.



21
Potencial conexión de espacios públicos en desnivel junto a la estación Los Leones. Dibujo de la autora.



22
Nuevos proyectos entre 1970 y 1990 (rojo) y nuevos espacios comerciales en desnivel (negro) en torno al Proyecto Nueva Providencia. Dibujo de la autora, sobre base de Plano Regulador Comunal 2007.

23

Paseo Santa Magdalena, vista hacia Providencia.
Fotografía de la autora, 2007.



24

Paseo Las Palmas, junto a la bajada a la plazoleta de acceso de la estación Los Leones.
Fotografía de la autora, 2007.



25

Plazoletas en nivel -1: edificio Dos Providencias, acceso estación, galería edificio Centro Nuevo, y centro edificio Plaza Lyon.
Fotografía de la autora, 2007.

3.3

METRO – COMERCIO – CIUDAD :

LAS OTRAS CENTRALIDADES A LO LARGO DE LA NUEVA PROVIDENCIA

De la misma forma que junto a la estación Los Leones, el Proyecto Nueva Providencia busca generar en torno a las otras tres estaciones de metro que la acompañan, otros tres puntos de intensificación de las actividades del eje comercial y público de Providencia.

Se trata de las estaciones Manuel Montt, Pedro de Valdivia y Tobalaba, las dos primeras situadas al poniente de la estación Los Leones, y la última hacia el oriente, en el límite de la comuna de Providencia con la comuna de Las Condes. Se pretende en los tres casos potenciar el desarrollo de la actividad comercial y promover la regeneración y densificación del tejido urbano, a la vez que reforzar la unidad del par de avenidas –la antigua y la nueva Providencia–, y crear espacios públicos para la detención y distensión de los peatones. Todo ello, buscando conciliar los objetivos y esfuerzos de los distintos actores involucrados, desde la propia Municipalidad y el Metro, hasta los propietarios y gestores de los predios vecinos, pero atendiendo a las cualidades y oportunidades específicas que cada emplazamiento ofrece. Los resultados son diversos, desde diferentes enfoques: tanto desde el carácter de los nuevos entornos creados –y del rol de la estación dentro de su conformación–, como desde sus tiempos y grados de consolidación, y del nivel de compromiso y participación de los invitados a su configuración.

ESTACIÓN MONEDA: METRO–COMERCIO, CAMINO “A” LA CIUDAD

Si bien la estación Los Leones, tal como señala Germán Bannen, fue la primera estación en Santiago que consideró integrar el metro a la ciudad¹, ello lo consigue ciertamente al integrarse con los espacios comerciales que se construyen a su alrededor, extendiendo sus salidas a través de las galerías comerciales contiguas.

Es evidente que la conexión por sí sola no es suficiente, siendo de igual o mayor importancia la orientación que se da respecto de la calidad y atmósfera

1 Ver cita en punto 3.2, página 264.

de los nuevos espacios creados, y su efectiva relación y complementación con el espacio peatonal de la calle. Se asocia, eso sí, la nueva accesibilidad que otorga el metro con la posibilidad de intensificar la actividad comercial del sector, retomando la secuencia funcional 'metro-comercio-ciudad' que antes sólo planteara de forma explícita la estación Moneda, en el centro de Santiago. Esta estación incorpora por primera vez –en el contexto del metro de Santiago–, espacios comerciales en su interior, junto a sus túneles de salida y de conexión con la ciudad.

La estación Moneda, correspondiente al primer tramo de la Línea 1, e inaugurada en septiembre de 1975, aparece entonces como un antecedente próximo y concreto, tanto en sus aciertos como en sus falencias, para la exploración de la relación 'metro-comercio-ciudad' en el desarrollo de las estaciones a lo largo del Proyecto Nueva Providencia.

La estación Moneda, que cierra por el oriente la primera etapa de construcción de la Línea 1, constituye la primera estación que se posa en el corazón mismo de la ciudad. Se diferencia de las estaciones que la anteceden, situadas en áreas periféricas y de menor densidad, a través de un diseño particular.

Se encuentra inmediata al Palacio de La Moneda, sede del Gobierno Nacional, y junto a la Plaza de la Ciudadanía, en torno a la cual se ordena el barrio cívico de la ciudad. Al igual que sus estaciones vecinas, la estación Moneda se construye bajo el parque central de la Alameda, ocupando el subsuelo del tramo comprendido entre las calles Amunátegui y Teatinos.

En respuesta a su especial localización, la estación Moneda se construye como un caso excepcional de las tradicionales estaciones tipo A, dando origen a la llamada estación tipo A-2, que incorpora una segunda mezanine –separada de la primera–, duplicando el alcance y posibilidades de sus salidas. La segunda mezanine, al igual que la primera, se construye como un balcón suspendido entre el nivel de la calle y el nivel del andén, como un plano intermedio duplicado de forma especular, y desde donde se domina el total de la gran nave longitudinal de la estación. Desde las dos mezanines se extienden los túneles de salida de la estación, avanzando hacia ambas veredas de la Alameda, cerca de 45 metros hacia el norte y el sur del eje central de la avenida parque. La mezanine poniente se extiende a través de dos brazos diagonales para alcanzar la esquina de las calles Amunátegui y Lord Cochrane, a los pies del edificio de las oficinas centrales de Metro S.A. y de la Torre ENTEL, primera torre de telecomunicaciones de la ciudad.

2 El Centro Cultural Palacio La Moneda, diseñado por el arquitecto Cristián Undurraga, fue inaugurado en enero del año 2006, como "un espacio de encuentro ciudadano a través de la cultura". Situado bajo la Plaza de la Ciudadanía, junto a la fachada sur del Palacio de la Moneda, el edificio comprende tres niveles subterráneos, dentro de los cuales se distribuyen diferentes espacios para exposiciones y manifestaciones culturales, sumando un total de 7200 metros cuadrados. Ver: *Centro Cultural Palacio La Moneda* <<http://www.ccplm.cl>>

3 A este respecto cabe hacerse la pregunta por la localización de la estación, muy próxima a la siguiente estación U. de Chile, flanqueando por ambos lados el espacio de la Moneda, pero sin hacerse cargo de él. Que define aquí la proximidad excepcional de las estaciones, incluyendo incluso Los Héroes? Que podría haberse hecho con esto?

La mezanine oriente por su parte, situada a mitad de cuadra y a unos cincuenta metros de la Plaza de la Ciudadanía, 'engruesa' sus salidas mediante la incorporación de dos galerías comerciales que avanzan simétricas y de forma perpendicular hacia las dos veredas de la Alameda. Ellas se construyen triplicando los cinco metros del ancho tipo de los túneles de salida de las estaciones de la Línea 1, desplazando sus muros laterales y reemplazándolos por hileras de pilares.

Esta estructura simple, de tres naves paralelas, da lugar a dos interesantes salas hipóstilas, de quince por treinta metros cada una, situadas a ambos lados de la mezanine, pero que se ocultan tras el flujo cotidiano y las vitrinas de los locales comerciales. Dos amplios espacios subterráneos, que con mucha distancia anticipan la reciente construcción del centro cultural bajo la Plaza de la Ciudadanía², incrementando desde el subsuelo la densidad y complejidad del lugar. Las dos naves, junto a la mezanine, suman un potencial espacio urbano de quince metros de ancho por casi cien metros de largo, transversal a la Alameda, que desde el subsuelo ofrece una oportunidad de enlace peatonal de los dos costados de la avenida, pudiendo abrir nuevas relaciones dentro de la estructura de uno de los lugares con mayor carga simbólica de la ciudad.

La conexión de estas galerías –y promisorias naves– con la superficie se hace, no obstante, a través de dos angostas escaleras, que se dividen aritméticamente el ancho del pasillo y que se disponen alineadas y paralelas sobre ambas veredas, indiferentes en su localización y orientación del gran espacio urbano junto al que se encuentran.³ Prima en este caso la uniformidad del sistema, el diseño tipo de salida con doble escalera, por sobre el diseño de ciudad. La estación no alcanza a dar cuenta, en la construcción de sus relaciones con el entorno, de la centralidad y significado de su emplazamiento, situación que se reconoce únicamente en la duplicación de las mezanines y accesos, y en la incorporación, por primera vez, de espacio comercial como parte de la estación. Se trata, por lo tanto, de una reacción más bien cuantitativa que de una contribución cualitativa en el espacio urbano de la estación.

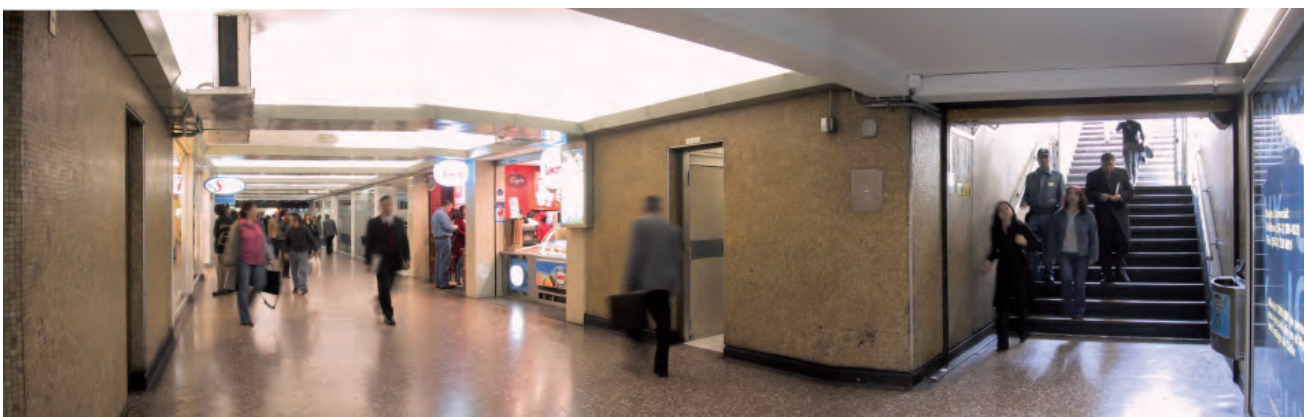
Se plantea, no obstante, a partir de la implementación de las galerías comerciales de la estación Moneda, la posibilidad del engrosamiento de los túneles de salida, como un nuevo elemento para la construcción del sistema

metro. Esta adición de naves paralelas, con profundidades en torno a los cinco metros y con largos variables, se repite luego en diversas estaciones, tal como ocurre en las estaciones de la Nueva Providencia. La integración de comercio responde nuevamente al reconocimiento y al deseo de reforzar un lugar central en la superficie, a la vez que acompaña y ‘anima’ la extensión de los túneles de salida, que se prolongan en la búsqueda de nuevas conexiones y continuidades peatonales, enlazando a través del subsuelo recorridos muchos veces discontinuos a nivel calle.

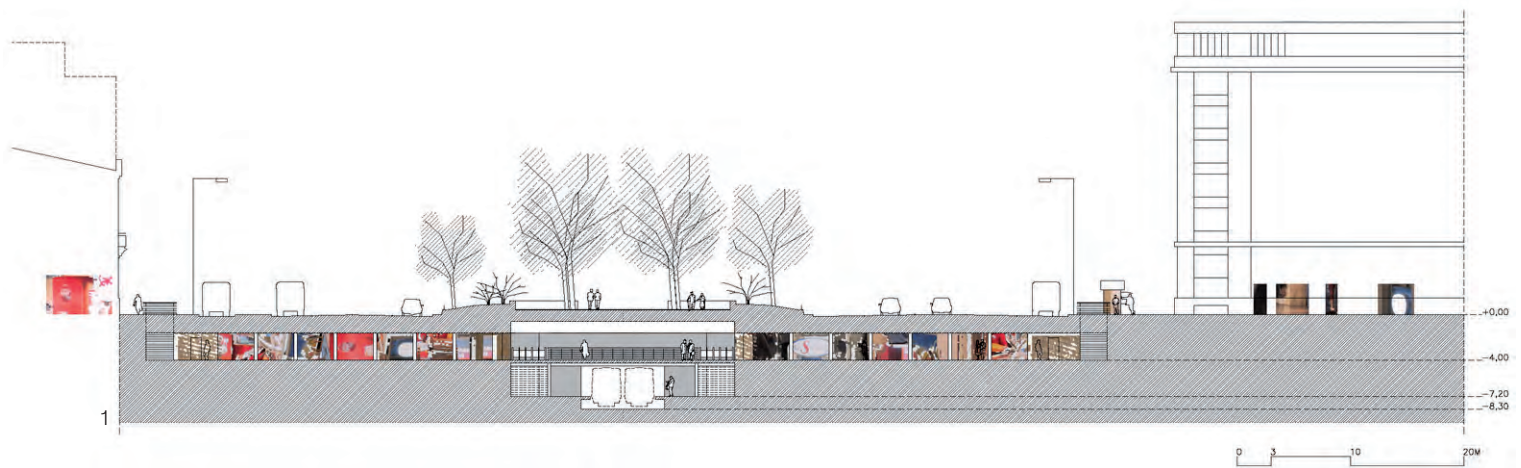
Siempre construidas bajo el eje de una de las dos avenidas, la antigua o la Nueva Providencia, las estaciones que integran el proyecto Nueva Providencia son aprovechadas en primera instancia como una oportunidad para el enlace y cohesión del par de avenidas, extendiendo una de sus salidas para alcanzar el nuevo ancho del eje comunal.

Al igual que la estación Los Leones, las demás estaciones del tramo –Manuel Montt, Pedro de Valdivia y Tobalaba–, también integran actividad comercial junto a los nuevos recorridos, aunque a la manera de la estación Moneda, con locales que forman parte de la propia estación y construidos siempre bajo suelo público. Por otra parte, el emplazamiento de estas estaciones y la disposición de sus salidas se combinan de forma independiente en relación a la trama de pasajes y espacio peatonales del proyecto.

1
La Moneda: sección transversal de la mezanine oriente y las galerías comerciales de la estación. Elaboración propia.



3
La Moneda: galería comercial en la salida sur oriente de la estación. Fotografía de la autora, año 2005.



2 La Moneda: emplazamiento de la estación, con su doble mezanine bajo el parque central de la Alameda. Se observa su proximidad al Palacio de La Moneda y la Plaza de la Ciudadanía, así como al nuevo edificio subterráneo construido en su frente. Elaboración propia.



PEDRO DE VALDIVIA: NUEVA PLATAFORMA DE ENLACES PEATONALES.

La estación Pedro de Valdivia, que antecede a la estación Los Leones por el poniente, se construye también bajo la calzada de la Nueva Providencia, entre las calles Carlos Antúnez y Pedro de Valdivia. Se sitúa inmediatamente a continuación de la segunda bifurcación de las dos Providencias, al oriente de la calle Carlos Antúnez, donde se origina el bucle central del proyecto Nueva Providencia, tras el paso reunido de las dos avenidas junto al conjunto Remodelación Providencia. Se trata también de una estación tipo FQ⁴, muy similar a la estación Los Leones, cuya mezanine se hace coincidir con la calle Marchant Pereira, aprovechando su espesor público de espacio libre, para el desarrollo y libre paso, a través del subsuelo, de las salidas de la estación.

Tratándose, antes de la construcción de la estación y de la Nueva Providencia, de un sector más bien deprimido en relación al desarrollo del eje comercial de la Av. Providencia, el lugar se reconoce hoy, en cambio, a través de la imponente presencia de una convergente concentración de torres dispuestas en torno a la bifurcación. Estas se construyen sobre los terrenos blandos correspondientes a sitios eriazos y diversos galpones de bodegaje y talleres, que antes del paso del metro y de la nueva avenida se concentraban en torno al cruce de Providencia con Carlos Antúnez. Esta renovación se produce, sin embargo, con un cierto retraso, sólo a partir de los últimos años de los ochenta, debido a la crisis económica de la primera mitad de dicha década. Comienzan a aparecer entonces, junto a los llamados “escalímetros” de la Remodelación Providencia⁵ –característico par de torres de tres cuerpos, y principales edificios verticales del lugar, hasta ese momento–, una serie de nuevos edificios institucionales y de oficinas, dentro de los que destacan la torre de la Cámara Chilena de la Construcción (1989), al centro de la nueva isla, y las torres de oficinas construidas en Providencia con La Concepción (1994 y 2000), todas inmediatas a las salidas de la estación Pedro de Valdivia. Se conforma así, fundamentalmente durante la década de los noventa, un nodo de regeneración a partir de la renovación y densificación del tejido urbano en torno a la estación, configurando, mediante la altura de sus torres, un umbral de acceso para el bucle central de la Nueva Providencia.

4 A pesar que hoy, al recorrerla, pasa casi inadvertida su estructura de gran nave, debido a las reiteradas intervenciones de Metro Arte, en especial a la bóveda de vitral que cubre ambos segmentos abiertos del andén, ocultando la estructura de cielo escalonado que acompaña todo el largo de la estación.

5 La Remodelación Providencia o “Unidad Vecinal Providencia”, inaugurada el año 1962, es un extenso polígono habitacional que se emplaza desde la Av. Providencia hacia el sur, entre las calles Antonio Varas y Carlos Antúnez. Compuesta hacia el interior por diferentes tipos de bloques y torres de mediana altura, se presenta hacia Av. Providencia mediante el característico par de torres de tres cuerpos –obra de los arquitectos Carlos Barella e Isaac Eskenazi–, que posados sobre una placa comercial retraída, interrumpen la fachada comercial de la avenida.

4
Entorno de la estación Pedro de Valdivia hacia
fines de 1980, tras la reciente apertura del
tramo central de la Nueva Providencia.
Fuente: Archivo Municipalidad de Providencia,
gentileza de Pedro Bannen L.



Mientras que en los niveles superiores se cumplen de esta manera las expectativas del proyecto Nueva Providencia en cuanto a la intensificación del uso y desarrollo vertical del espacio privado, en el nivel -1 la localización de la estación y la configuración de sus salidas buscan reforzar la cohesión y activación del par de avenidas.

La coincidencia de la mezanine con el eje de Marchant Pereira –calle de menor ancho y potencial carácter peatonal–, posibilita la extensión de la salida norte de la estación hasta alcanzar bajo tierra las dos veredas de la Av. Providencia. El desarrollo de este brazo bajo suelo público facilita y agiliza su construcción, que incorpora además, a la manera de la estación La Moneda, una galería comercial que acompaña los cincuenta y cinco metros de largo del túnel de salida. Se trata en este caso de una galería simple, con locales comerciales sólo a un lado de la circulación, en su costado poniente, acogiendo fundamentalmente tiendas de comida rápida y servicios al paso. El proyecto de la estación reconoce acertadamente, con la incorporación de este túnel-galería, el importante flujo que se produciría hacia Av. Providencia, siendo este paso, hasta hoy, un lugar de tránsito intenso durante todo el día, movimiento que es bien aprovechado por la actividad comercial que lo acompaña.



5

Cruce de Providencia con Carlos Antúnez, año 2005: conjunción de torres institucionales y de oficinas, construidas a partir de finales de la década de los ochenta. Junto a ellas, los preexistentes edificios residenciales de la Remodelación Providencia: una de las torres frontales tipo "escalímetro", y tras esta, el último de los bloques alineados de Av. Carlos Antúnez. Fotografía de la autora.

El tránsito forzado por el puente bajo tierra que representa el túnel-galería de la salida norte de la estación, extraña únicamente por la dimensión doméstica del lugar. Es el espacio justo del túnel de tránsito y una modesta extensión comercial, doblando el ancho de cinco metros de las salidas tipo del metro, y manteniendo una altura constante de piso a cielo inferior a tres metros. No se produjo aquí ni se previó la posible interconexión con los predios privados contiguos, que a ambos lados de la galería incorporan subsuelos de servicios y estacionamientos. Ni tampoco se planificó, al igual como ocurrió en la estación Los Leones, su conexión con los posteriores estacionamientos construidos bajo Av. Providencia. Ello, debido en gran medida a la construcción en diferentes momentos de las potenciales partes involucradas: la estación se construye a fines de la década de los 70's, y la renovación del entorno se produce a partir de mediados de los 80's; mientras que los estacionamientos bajo Providencia se construyen el año 2001. Demuestra, a su vez, un decaimiento del entusiasmo, la previsión y las gestiones conciliadoras, que dieron origen al entramado de espacios públicos y privados que caracteriza al entorno de la estación Los Leones.

Sin duda que la interconexión de esta galería podría haber sido ocasión para la construcción de un espacio urbano más significativo, coincidiendo este cruce subterráneo con el giro natural de retorno para el circuito de "vitrineo" por las Avenidas Providencia y Nueva Providencia. Este paseo comercial efectivamente decae de Pedro de Valdivia hacia el poniente, y se corta definitivamente en Carlos Antúnez ante la Remodelación Providencia, que interrumpe el ritmo y la continuidad de la fachada comercial de las avenidas.



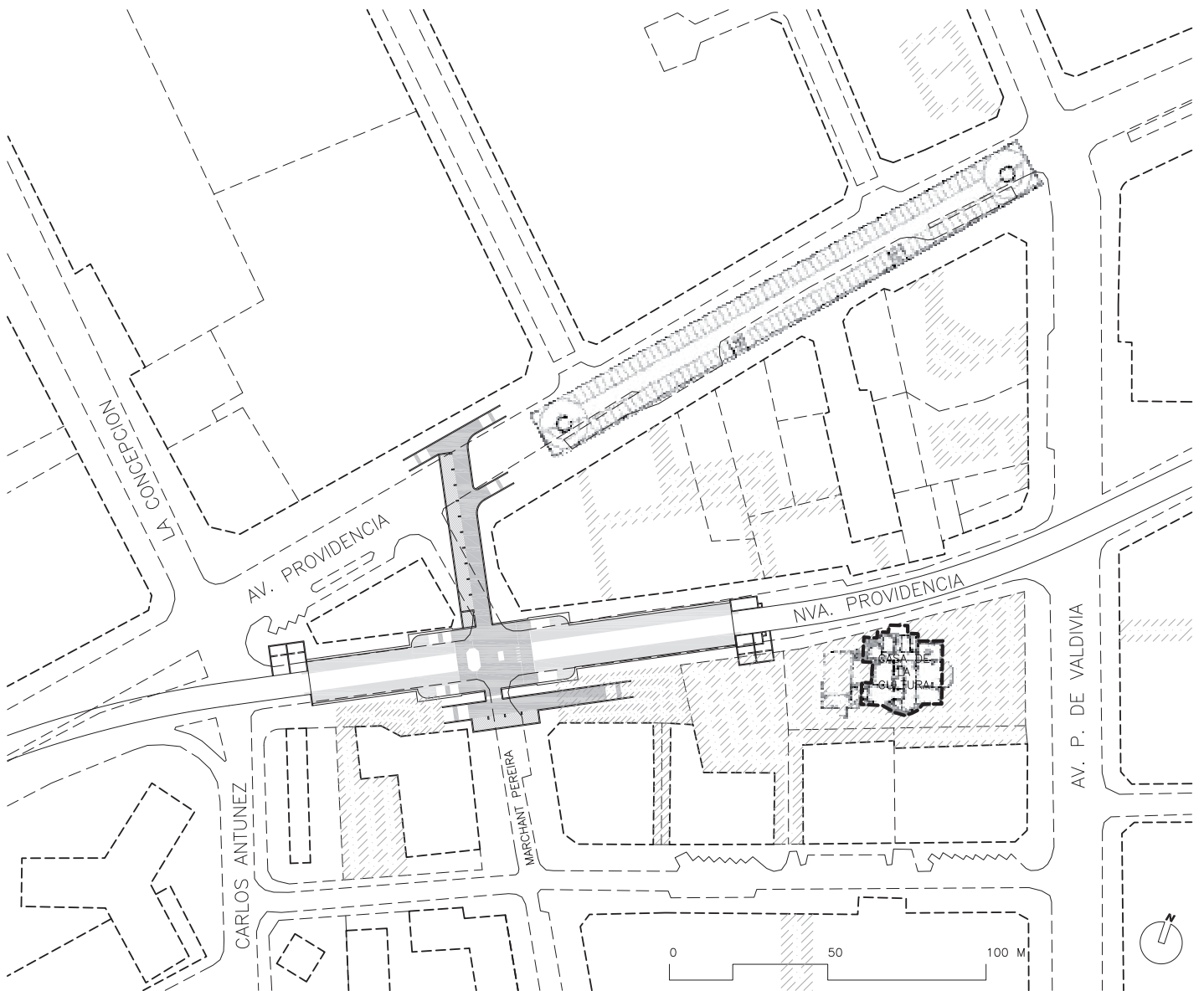
6

1958: el mismo bloque de la Remodelación Providencia durante su construcción, y junto a él, la torre cabecera del conjunto, demolida en 1980 para el paso del metro y la nueva avenida.
Fuente: Archivo Municipalidad de Providencia.



7

1973: Providencia con Carlos Antúnez, vista parcial del edificio demolido de la Remodelación Providencia. Fuente: Archivo Biblioteca Escuela de Arquitectura U.C.



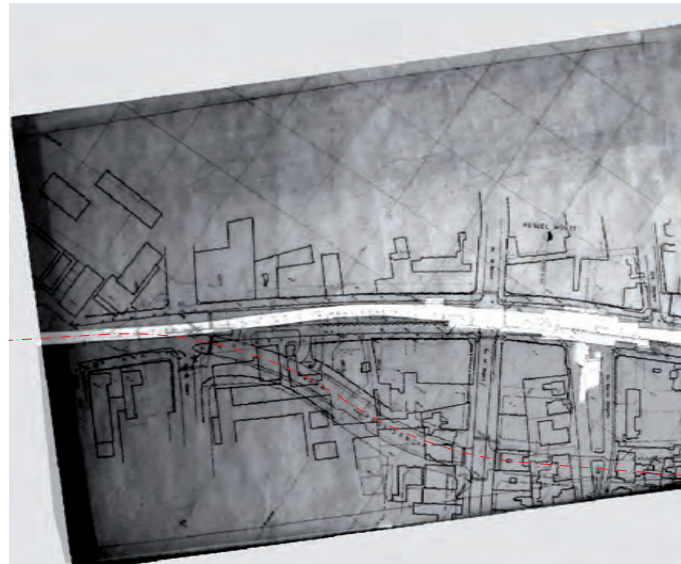
8

Emplazamiento estación Pedro de Valdivia, junto al Instituto Cultural de Providencia y la posterior nave de estacionamientos subterráneos. En superficie, la trama de espacios públicos y pasajes peatonales en el entorno de la estación. Elaboración propia.



9

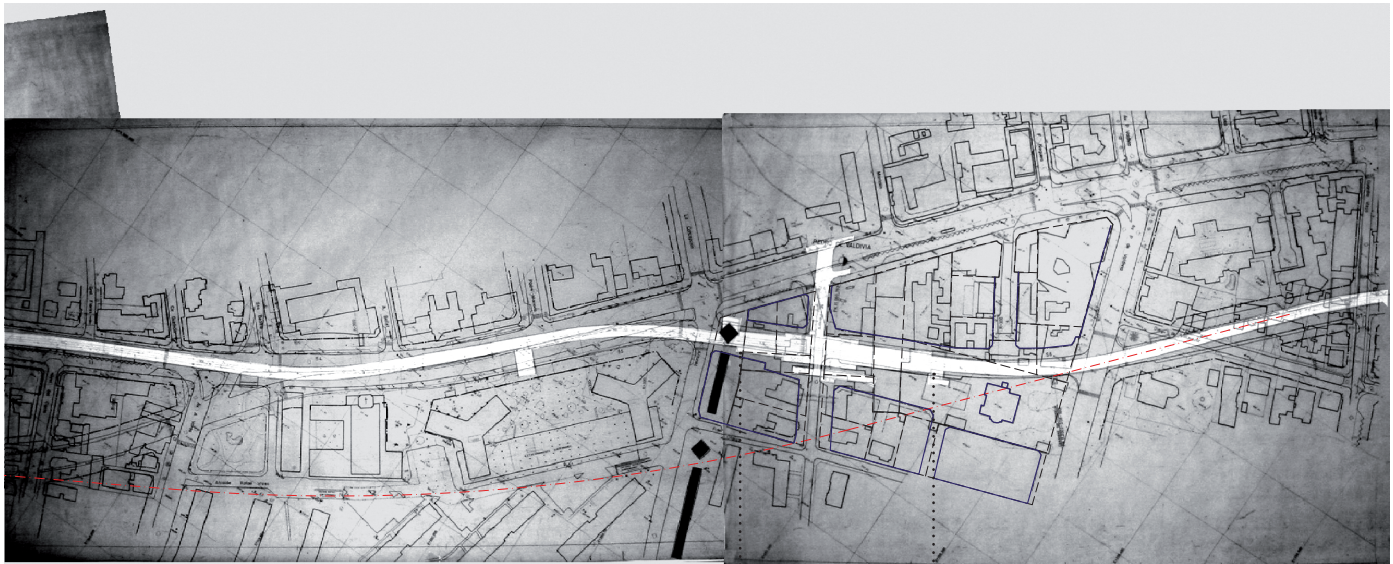
Instituto Cultural de Providencia, hacia 1995.
 En : Pedro Bannen y Francisco Château (eds.), La Ciudad de Providencia en la Obra de Germán Bannen (Santiago : Ediciones ARQ, 2007), 135.



Es, no obstante, en sus relaciones a nivel calle que la estación Pedro de Valdivia construye sus principales aportes para la configuración del espacio público de la Nueva Providencia, y en especial a través de los espacios y conexiones que se generan hacia el sur de la nueva avenida. A consecuencia de la combinación del trazado oblicuo de la Nueva Providencia con las necesarias expropiaciones del proyecto y la subdivisión predial preexistente, se genera la plazoleta triangular Cardenal Antonio Samore, en la esquina sur-oriente de Marchant Pereira con Nueva Providencia. Este espacio, bajo el cual se desarrolla la salida sur-oriente de la estación, se abre hacia Pedro de Valdivia proyectándose a través de los espacios libres que la conectan con los antiguos jardines de la Casona del Instituto Cultural de Providencia, conformando en sumatoria una gran plataforma de suelo público que extiende y combina los alcances de la estación.

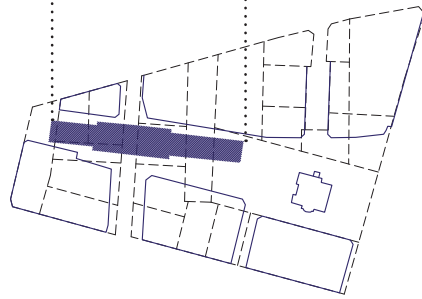
Se observa en el trazado de la Nueva Providencia una clara intención por preservar la casona que ocupa el Instituto Cultural, y más aún, por potenciar su rol como elemento singular dentro de la estructura de espacios públicos del lugar. Esta voluntad parece haber contribuido en alguna medida a tomar la fuerte decisión general del trazado de reunir el par de avenidas frente a la Remodelación Providencia. Si bien se contaba con el espacio suficiente para el paso de la Nueva Providencia entre las torres frontales y los bloques posteriores del conjunto, tal como lo confirma Pedro Bannen⁶, esta alternativa de separación continua del par de avenidas habría comprometido, además de la intimidad del polígono, la conservación de la casona del Instituto Cultural, que interfería en su esquina nor-poniente el paso conjunto del metro y la nueva avenida. Se busca entonces el paso del trazado por los

6 Entrevista a Pedro Bannen, agosto 2008.



10

Trazado alternativo de la Nueva Providencia, manteniendo su separación a través de la Remodelación Providencia: relación con los bloques y torres residenciales, y con el Instituto Cultural de Providencia. A la derecha: vacío compartido de la estación y el Instituto Cultural. Elaboración propia, sobre plano "Nueva Providencia. Trazado General" (figura 11, pág. 227).



11

Salida sur oriente de la estación Pedro de Valdivia a través de la plaza Cardenal Antonio Samore, por la parte posterior de la casa del Instituto Cultural de Providencia. Fotografía de la autora, 2008.



12

Las nuevas torres de oficinas tras el bloque residencial y la torre 'escalímetro' de la Remodelación Providencia, desde el "espacio privado de uso público" generado junto a la salida sur poniente de la estación Pedro de Valdivia. Fotografía de la autora, 2008.

terrenos más blandos del lugar, optando por la preservación del conjunto y de la casona, y sacrificando a cambio la torre cabecera de la alineación de bloques que avanzaba por el costado oriente de la Av. Carlos Antúnez hasta la antigua Providencia. El trazado diagonal de la Nueva Providencia que se abre entre Carlos Antúnez y Pedro de Valdivia para recuperar la distancia entre las dos avenidas, genera a su vez, y en combinación con la estación, un nuevo espacio público para el lugar, un espacio unitario, pero que resulta sin embargo de la integración de tres espacios de naturaleza distinta; de poniente a oriente: la plaza Cardenal Samore, de propiedad pública, y bajo la cual se desarrolla la salida sur-oriente de la estación; un predio privado intermedio, que en el subsuelo acoge parcialmente un gimnasio universitario, pero que en superficie se libera e integra el espacio público de la plaza; y los terrenos del Instituto Cultural de Providencia, de propiedad municipal, y cuyas terrazas y jardines se abren durante el día al uso público de la calle. Aparece de esta manera un nuevo vacío para la ciudad, tensionado desde sus extremos por la presencia de la Casona y por la presencia de la estación como una nave subterránea que irriga e intensifica los desplazamientos del lugar. Desde esta plataforma integrada se desprenden a su vez una serie de pasajes peatonales, que construidos mediante la sesión conjunta y compensada de una franja de terreno en el deslinde de dos o más predios contiguos –de acuerdo a los mecanismos impulsados por el Plan de Pasajes de Providencia–, definen la permeabilidad hacia el sur y el oriente de la manzana, multiplicando y proyectando los enlaces peatonales del nuevo espacio creado.

La estación por su parte, y desde su mezanine situada bajo el cruce de la Nueva Providencia con la calle Marchant Pereira, se proyecta hacia este nuevo espacio a través de la extensión de su salida sur. Ésta representa una variación de la clásica salida de escaleras paralelas a la vereda, que incorpora también una nave de locales comerciales frente a la mezanine, aunque de menor extensión que la galería de la salida norte de la estación. Hacia el poniente se sube luego a través de una escalinata que desemboca sobre un ensanchamiento de la vereda sur de la Nueva Providencia, mientras que hacia el oriente la salida se estira al máximo buscando la proximidad de la Av. Pedro de Valdivia: saliendo en medio de la plaza Cardenal Antonio Samore, enfrentando una arboleda de plátanos orientales, y proyectándose a través de ella hasta la fachada posterior y las terrazas del Instituto Cultural de Providencia.



14 Pedro de Valdivia: sección transversal por la mezanine y galería comercial norte de la estación. Elaboración propia.



13 Galería comercial túnel de salida norte de la estación Pedro de Valdivia. Fotografía de la autora, año 2005.



15 Túnel de salida norte de la estación Pedro de Valdivia. Fotografía de la autora, año 2005.

MANUEL MONTT

Y SU PLAZA-JARDÍN DE ENLACE TRANSVERSAL

16

Av. Providencia entre Manuel Montt y Antonio Varas, antes del paso del metro, aún con tránsito en doble sentido. Vista hacia el poniente, donde se observa la conformación de la fachada continua y la llegada de la calle Barros Borgoño con una casa esquina de dos pisos desde el sur. Al fondo a la derecha se observan las torres de tajamar, y en el horizonte, las torres de la Remodelación San Borja en el centro de la ciudad.

Fuente: Archivo Municipalidad de Providencia, gentileza de Pedro Bannen.



Hacia el poniente de la estación Pedro de Valdivia se encuentra la estación Manuel Montt, primera estación coincidente con la Nueva Providencia, siguiendo el avance de la Línea 1 desde el centro de la ciudad. Si bien en los inicios del proyecto el emplazamiento de la estación había sido contemplado bajo la calzada de la nueva avenida –al igual que las estaciones Pedro de Valdivia y Los Leones–, esta se construye finalmente bajo la calzada de la antigua Providencia⁷, inmediatamente al oriente de la calle Manuel Montt. De la primera localización propuesta, bajo la Nueva Providencia y hacia el poniente de Manuel Montt, acompañando la primera bifurcación del par de avenidas (como un umbral, a la manera de la estación Pedro de Valdivia), la estación se traslada a una ubicación central, alimentando desde su corazón la primera isla de la nueva avenida compuesta.

A diferencia del entorno de la estación Pedro de Valdivia, el sector de Av. Providencia entre Miguel Claro y Antonio Varas, se reconocía ya desde antes del paso del metro como un segmento más consolidado del eje comercial, con edificios de fachada continua, residenciales y de oficina, y con comercio en el primer nivel; actividad que sin duda se resintió durante el período de construcción a tajo abierto del metro y su respectiva estación.

7 Conforme al acuerdo al que se llega entre la Municipalidad de Providencia y la Dirección General de Metro, para zanjar la disputa entre el paso del metro por la Nueva Providencia o por la Costanera, tal como se vio anteriormente. Ver las alternativas de localización de la estación en los respectivos planos de trazado (figuras 7 y 8, p. 235).

Hacia el norte y sur de la Av. Providencia, decrece la densidad y altura de la construcción, así como la intensidad de uso del lugar, dando paso a diferentes urbanizaciones residenciales construidas entre los años 1920 y 1950 de acuerdo al modelo adoptado de ciudad jardín.⁸ La calidad y carácter de estos barrios, aunque alternando cada vez más oficinas y servicios en medio del uso residencial, permanece hasta hoy en el entorno próximo de la estación, que se reconoce además por la concentración de emblemáticos cafés y restaurantes que sirven a los habitantes, trabajadores y visitantes del lugar.

En este contexto, la estación Manuel Montt, similar en su forma a las estaciones Pedro de Valdivia y los Leones –todas correspondientes a la estación tipo FQ–, define su ubicación situando su mezanine justo frente a la antigua llegada y plazoleta de la calle Dr. Manuel Barros Borgoño, una cuadra al oriente de la Av. Manuel Montt, junto al corazón o espacio central de la primera isla de la Nueva Providencia. Barros Borgoño corresponde a la calle central de uno de las mencionadas urbanizaciones de ciudad jardín, la Población de la Caja Nacional de Ahorros, construida en 1930⁹, que se extendía desde la Av. Providencia hacia el sur, hasta poco antes de la Av. Eliodoro Yáñez, donde se encontraba a su vez con la contemporánea y característica Población William Noon, de 1928.

La calle Barros Borgoño intercalaba en su desarrollo tres plazoletas centrales, en sus articulaciones o encuentros de calles¹⁰, presentando anchos variables y abriéndose de forma triangular hacia Av. Providencia. Con la apertura de la Nueva Providencia, que atraviesa casi por el centro de este espacio triangular, se cierra el tránsito vehicular del segmento de Barros Borgoño comprendido entre el nuevo par de avenidas, transformándose este en un nuevo espacio peatonal, la plaza Felipe Dawes, de forma ligeramente trapezoidal y alargada.

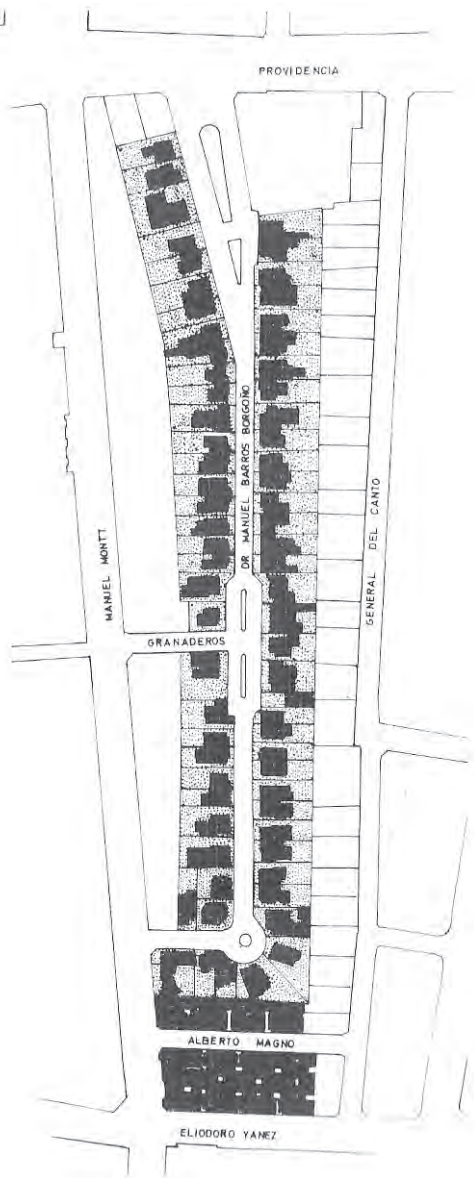
Por razones fundamentalmente económicas, y dado a que en este sector la esperada regeneración tardó décadas en llegar¹¹, esta plaza permaneció por largo tiempo sin especial cuidado, representando sólo un singular retazo de espacio público, o más bien, un amplio paso peatonal. Manteniendo la estructura y vegetación de la original plazoleta central de Barros Borgoño, se encuentra aún en proceso de consolidarse como corazón de la nueva manzana intermedia generada por la Nueva Providencia.

8 En Santiago el modelo de ciudad jardín se empieza a utilizar puntualmente en la década de 1920 y se generaliza después de la segunda guerra mundial. Tomando fundamentalmente como referencia las ciudades jardín construidas en Inglaterra, EE.UU. y Francia, y acogiendo la nueva y emergente clase media santiaguina, comienzan a construirse entonces diversas poblaciones de funcionarios públicos que van luego a caracterizar gran parte de la Comuna de Providencia: se trata de conjuntos de casas económicas aisladas o pareadas, realizadas en una sola operación y repetidas en base a 4 o 5 modelos; ocupando terrenos pequeños, sobre calles quebradas y angostas, con veredas mínimas. Constituyendo nuevos núcleos o barrios reconocibles que se entremezclan con las grandes casas quintas y villas aisladas que hasta entonces dominaban la Comuna de Providencia. Este primer modelo local de barrio jardín, con vegetación y rejas entre el espacio público y los terrenos privados, se diferencia sin embargo del modelo anglosajón, en cuanto a que preserva el cierre acotado y construido de los demás deslindes de los predios, resguardando la intimidad de cada terreno, a la manera de la ciudad tradicional del casco antiguo. Ver: Montserrat Palmer Trías, La Comuna de Providencia y la Ciudad Jardín: un estudio de los inicios del modelo de crecimiento actual de la ciudad de Santiago (Santiago: Facultad de Arquitectura y Bellas Artes de la Univ. Católica de Chile, 1984) 3–74.

9 Esta Población se construye en dos etapas, la primera en 1930, correspondiente al sector norte, y la segunda hacia 1940, completando el conjunto hacia el sur. Ver: Palmer, 69.

10 Anticipándose a la exigencia de incorporar en los loteos un 7% de plazas, que dispone la ley de 1931 en el Capítulo "Urbanizaciones", condición que va a caracterizar la conformación de la Comuna de Providencia en las tres décadas siguientes. Ver: Montserrat Palmer Trías, La Ciudad Jardín como modelo de crecimiento urbano: Santiago 1935–1960 (Santiago: Facultad de Arquitectura y Bellas Artes de la Univ. Católica de Chile, 1987), 11.

11 Este retraso se explica en primera instancia por la propia demora en la ejecución de este primer tramo de la Nueva Providencia, que al no coincidir con el trazado del metro, debió ser enfrentado de forma independiente por la Municipalidad, haciéndose cargo con gran dificultad del total de los costos. Se suma a esta condicionante la dinámica propia del eje de Providencia, que fijaba por esos años su epicentro de actividades e intereses en el sector de Lyon con Providencia –momento que aprovecha favorablemente para su conformación el entorno de la estación Los Leones–, suscitando entonces el sector de Manuel Montt menores expectativas de inversión.



17

La calle Barros Borgoño en el eje de la Población de la Caja Nacional de Ahorros de 1930. En: Montserrat Palmer, *La Comuna de Providencia y la Ciudad Jardín: un estudio de los inicios del modelo de crecimiento actual de la ciudad de Santiago* (Santiago: Facultad de Arquitectura y Bellas Artes de la Univ. Católica de Chile, 1984), 69.



18

Barrio-jardín en el entorno de la estación Manuel Montt. Vista de la Población de Oficiales de Carabineros, entre Providencia y la Costanera, 1982. En: Palmer, *La Comuna de Providencia y la Ciudad Jardín: un estudio de los inicios del modelo de crecimiento actual de la ciudad de Santiago*, 64.



19

Conformación de la calle del barrio jardín de Providencia: fachadas y cierros de la Población de Oficiales de Carabineros de 1930. En: Palmer 1984, *La Comuna de Providencia y la Ciudad Jardín: un estudio de los inicios del modelo de crecimiento actual de la ciudad de Santiago*, 91.

20

Planta de la Población de Oficiales de Carabineros al norte de Av. Providencia, 1930. En: Palmer, *La Comuna de Providencia y la Ciudad Jardín: un estudio de los inicios del modelo de crecimiento actual de la ciudad de Santiago*, 90.



21

Llegada original de la calle Barros Borgoño con su abertura triangular hacia Av. Providencia. Fragmento del plano "Nueva Providencia. Trazado general", de 1972 (figura 11, pg. 234).

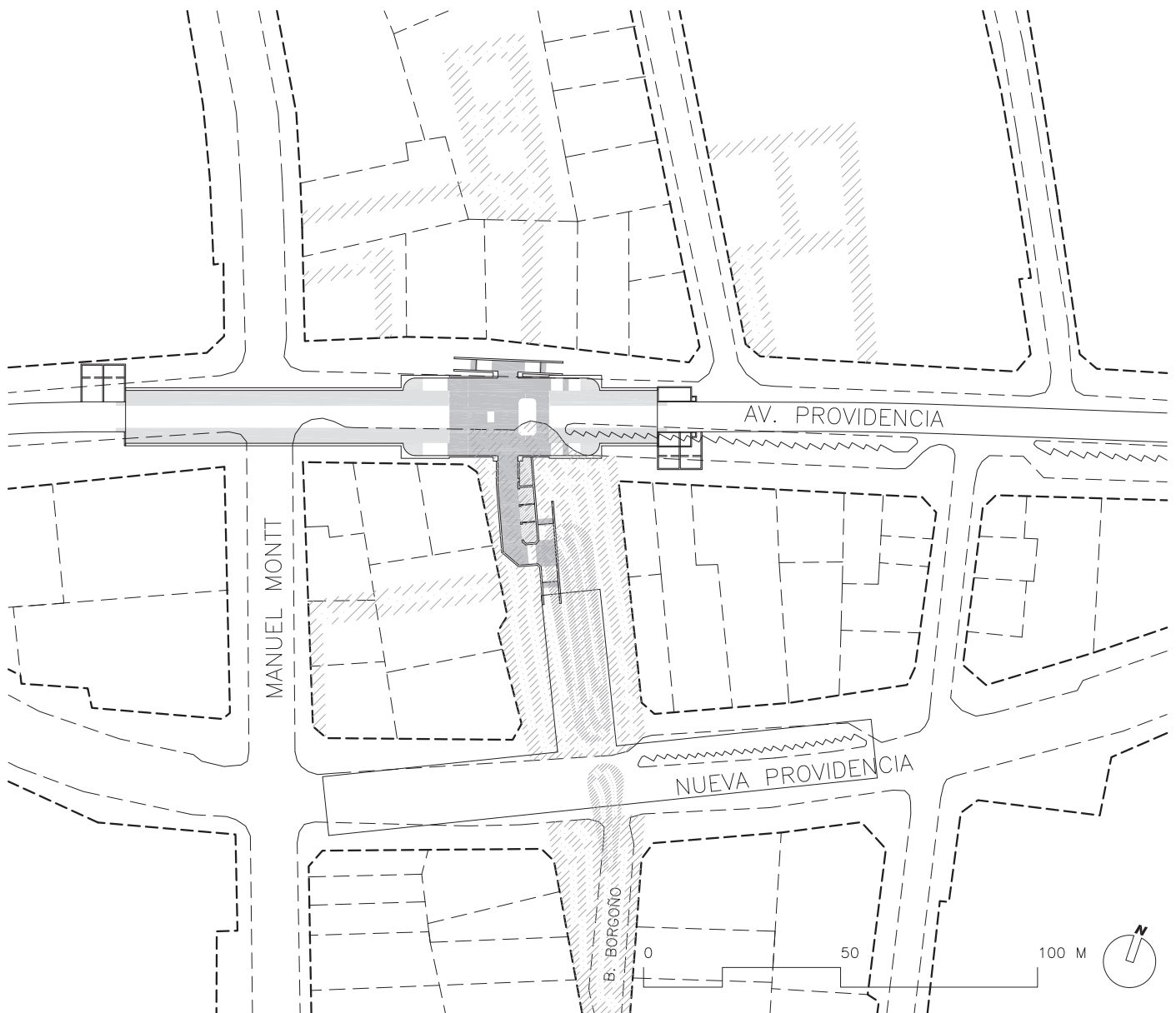
Hacia el norte de la estación, donde se observan una serie de galerías y pasajes comerciales interiores, la mezanine se conecta directamente con la vereda de la antigua Providencia a través de una salida tipo de dos escaleras enfrentadas. Hacia el sur –y hacia la Nueva Providencia– se desarrolla, en cambio, un tipo de salida particular. Enfrentando la salida norte, desde el muro sur de la mezanine, se desprende un túnel perpendicular que avanza bajo la plaza Felipe Dawes, y que a pocos metros se quiebra ligeramente, para alinearse con la fachada oriente de la plaza. Incorpora en su trayecto tres locales comerciales e instalaciones de servicio de la estación, y gira luego hacia el oriente, para salir al nivel calle con dos escaleras enfrentadas, pero que se disponen ahora en sentido norte-sur, coincidiendo con el antiguo bandejón central de Barros Borgoño. El diseño de esta salida, que permitía incluso mantener la original llegada vehicular de la calle Barros Bogoño hasta Av. Providencia, se estira tímidamente en busca de la Nueva Providencia, reforzando en parte el vínculo intermedio del par de avenidas que establece la plaza Felipe Dawes.

La plaza Felipe Dawes, se convierte por un largo período en un espacio resultante y residual, postergando su potencial rol como un espacio urbano central. Queda pendiente el diseño urbano de su suelo, en busca de mayor libertad y orientación de los flujos peatonales, y de la configuración del espacio para la intensificación de las actividades colectivas del sector. La multiplicación de los enlaces desde la estación y el uso más extendido e



22

Salida de la estación Manuel Montt en la Plaza Felipe Dawes, vista desde Providencia hacia el sur.
Fotografía de la autora, año 2005.



23

Emplazamiento estación Manuel Montt, con su salida sur coincidiendo con el antiguo bandejón central de la calle Barros Borgoño (proyectado en sombra). Hacia el norte se observa la trama de galerías y pasajes interiores, mientras que hacia el sur se indica el perímetro en T invertida de los nuevos estacionamientos subterráneos. Elaboración propia.

integrado del subsuelo se constituyen en variables urgentes e ineludibles para la activación y regeneración de este corazón potencial en el primer bucle de la Nueva Providencia.

Finalmente, más de veinticinco años después de la construcción de la estación y de la generación del espacio de la plaza, en noviembre de 2007 se inicia en el lugar la construcción de un edificio de estacionamientos subterráneos, a través de un proyecto concesionado de la Municipalidad.¹² Se trata de un edificio subterráneo de cinco niveles que se extiende mayoritariamente bajo gran parte de la plaza y que ocupa también el subsuelo de la calzada de Nueva Providencia entre las calles Manuel Montt y Antonio Varas. El proyecto se plantea como un edificio 'intermodal', que además de contemplar su enlace directo con la estación de metro, casi al mismo nivel de la mezanine, aspira a vincularse de forma expedita con la red de ciclovías de la Comuna y con las paradas de transporte público que se disponen en las veredas de alrededor. Además de los estacionamientos incorpora áreas culturales, de recreación y de servicios para bicicletas, y considera también la remodelación de la plaza a nivel calle, ampliado sus veredas y renovando su iluminación. Estos nuevos espacios concurren hacia una nueva explanada semi-hundida, situada 1,4 metros bajo el nivel de la calle, como una plataforma intermedia que a la vez que construye un espacio propio para el lugar, extiende, ahora sí, hacia la avenida sur el ámbito de la estación.

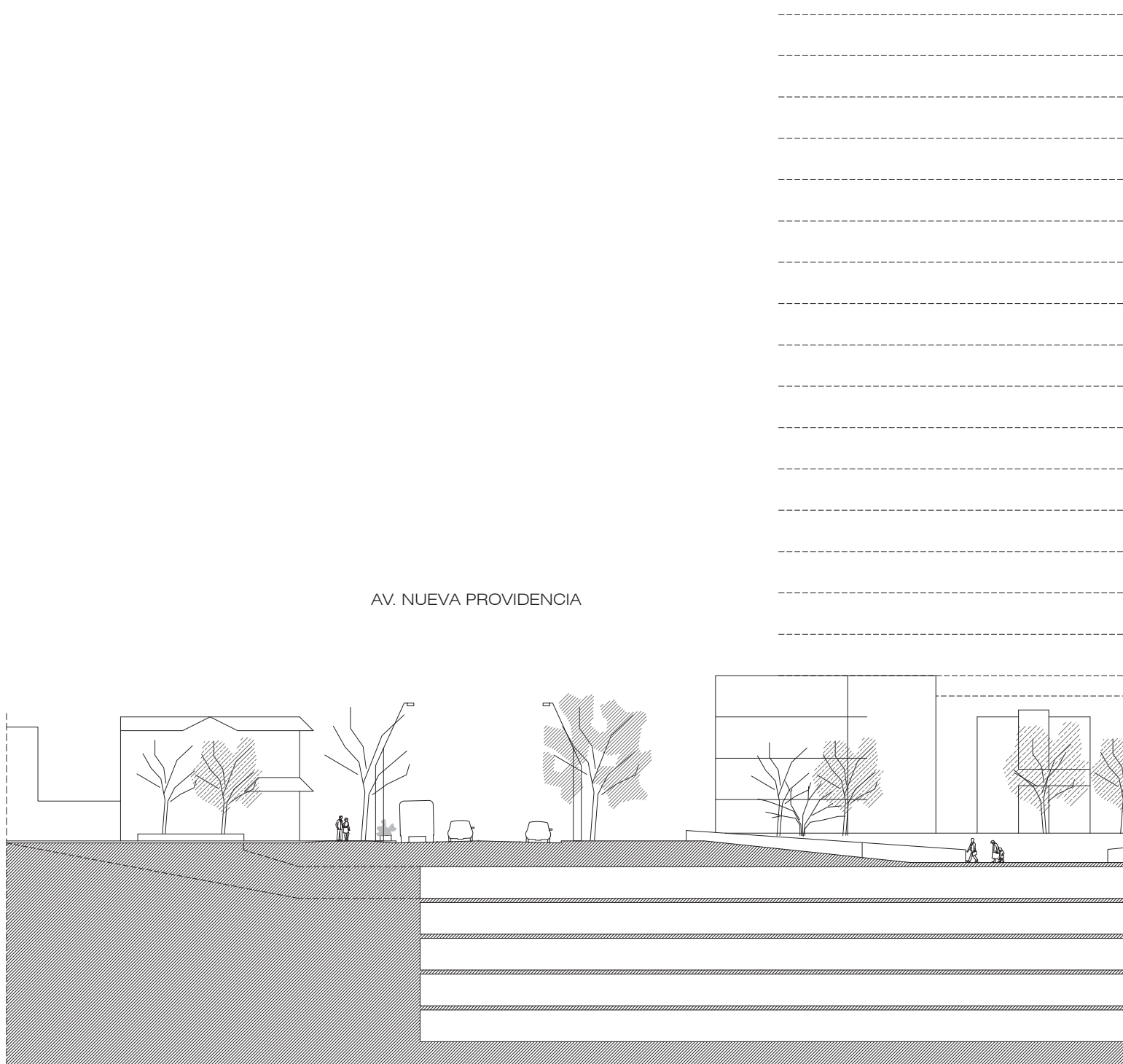
A diferencia de la construcción indiferente de las naves de estacionamientos subterráneos junto a la isla central de la Nueva Providencia, entre las calles Suecia y Carlos Antúnez, esta nueva intervención del subsuelo público se plantea, en cambio, en consonancia con el proyecto original del lugar. A través de la interacción con el espacio público preexistente, busca potenciar sus propios objetivos, y comienza a generar, incluso desde antes de su puesta en marcha, la postergada regeneración de los paños aledaños de la plaza y la estación.¹³

12 El edificio, que contempla un total de 457 plazas de estacionamientos, se encuentra actualmente en construcción, debiendo entrar en funcionamiento durante el año 2009.

Su construcción está a cargo de la empresa española AZVI Chile S.A., quién además se adjudicó la concesión de los estacionamientos y demás instalaciones por un período de 30 años. Ver: *Municipalidad de Providencia* <<http://www.providencia.cl>>

13 Tal como se observa en la sección sur de la fachada de la plaza, donde actualmente se encuentra en construcción un edificio residencial de 21 pisos, reemplazando las antiguas casas de barrio-jardín. Es de esperar que este y otros proyectos por venir fomenten la nueva multiplicidad y carácter público del lugar.

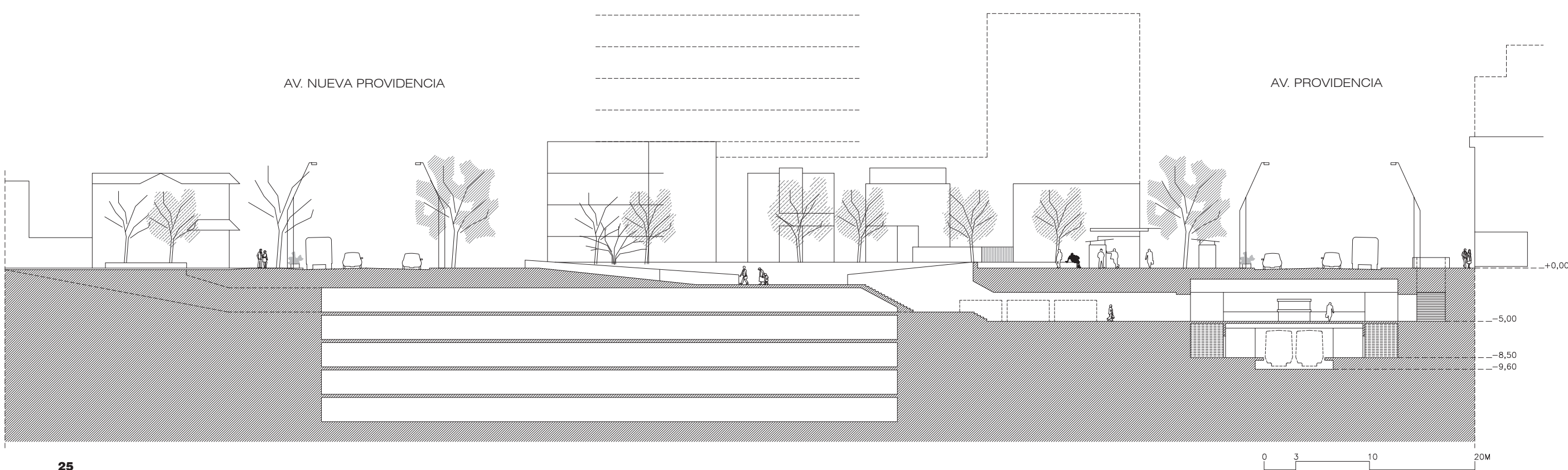




25 Conexión de la estación Manuel Montt con los estacionamientos subterráneos de la plaza Felipe Dawes. La reestructuración de la plaza debiera haber considerado una conexión peatonal directa hacia Barros Borgoño, hacia el sur de la Av. Nueva Providencia. Elaboración propia.



26 Estación Manuel Montt, accesos a través de la remodelada plaza Felipe Dawes, ahora plazoleta hundida, con nuevos locales comerciales y conexión a estacionamientos subterráneos. Arriba, acceso al metro desde la vereda de Av. Providencia, vista hacia el sur; abajo, vista desde la vereda de Nueva Providencia hacia el norte, atravesando la plaza para acceder al metro. Fotografías de la autora, septiembre 2011.



TOBALABA Y SU MEZANINE EXTENDIDA (A LA ESPERA DE UN NUEVO CENTRO)

En el extremo oriente del proyecto Nueva Providencia, junto al Canal San Carlos¹⁴ –que establece el límite entre las comunas de Providencia y las Condes–, se encuentra la estación Tobalaba, formando parte del tercer bucle del par de avenidas.

Se trata en este caso de una isla triangular, que a diferencia de las dos anteriores, se genera a partir del ensanchamiento y cambio de sentido de las avenidas que la circundan, y no de la apertura de una nueva avenida propiamente tal. La isla se conforma entre las avenidas Providencia por el sur–oriente, Vitacura por el poniente, y Tobalaba¹⁵ por el norte, mediando entre los barrios residenciales que se desarrollan hacia el sur de Providencia y los emergentes sectores de torres de oficinas y servicios de las avenidas Vitacura y El Bosque.

Esta tercera isla se extiende desde la Av. Los Leones hacia el oriente, presentando ya desde antes del paso del metro y la Nueva Providencia una característica concentración de bloques residenciales y placas comerciales de la década de los sesenta y comienzos de los setenta, que convivían con el tradicional edificio del Hospital Militar¹⁶, situado en la manzana poniente de la isla. Estos conjuntos, construidos hacia la Av. Providencia, presentan en sus niveles inferiores galerías comerciales de uno o dos pisos que avanzan hacia el interior de las manzanas, llegando en algunos casos a interconectarse.

Construyen en este sector una versión particular de recorridos peatonales interiores, no incluidos en el original Plan de Pasajes de la Comuna. Esto ocurre especialmente en la manzana central comprendida entre las calles Holanda y Luis Thayer Ojeda, en cuyo encuentro el proyecto Nueva Providencia preveía la creación de una plaza rectangular, que se construye sólo parcialmente.

Se concreta, en cambio, la propuesta de convertir en paseo peatonal la bifurcación oriente de la calle Luis Thayer Ojeda, traspaso hacia el Canal San Carlos y el sector de oficinas de Vitacura y El Bosque, que luego se repite a través de las galerías comerciales de los edificios construidos posteriormente entre Luis Thayer Ojeda y Tobalaba, en la década de los ochenta e inicios de los noventa.

14 Construido a partir de mediados del siglo XVIII para llevar agua del río Maipo al río Mapocho, con el fin de reforzar el irregular flujo del río Mapocho y regar el entonces agrícola sector oriente de Santiago.

15 Avenida inter–comunal que acompaña al Canal San Carlos en su recorrido completo desde el río Maipo al Mapocho.

16 Edificio construido hacia 1930 y que originalmente albergaba al Instituto Experimental de Higiene. En la década de los cuarenta pasa a ser ocupado por el Hospital Militar (Ver: Palmer, La Comuna de Providencia y la Ciudad Jardín: un estudio de los inicios del modelo de crecimiento actual de la ciudad de Santiago).

En la actualidad, ante el inminente traslado del Hospital Militar a sus nuevas instalaciones construidas en la Comuna de La Reina, se debate el futuro de este emblemático edificio y de sus valiosos terrenos, siendo una de las propuestas su transformación en consultorio público.

En este contexto, al igual que la estación Manuel Montt, la estación Tobalaba se construye bajo la calzada de la antigua Providencia, entre la calle Luis Thayer Ojeda y Tobalaba.¹⁷ Contemporánea a las anteriores estaciones tipo FQ, y compartiendo con ellas sus soluciones estructurales y detalles de terminaciones y materiales, la estación Tobalaba se concibe, sin embargo, como una estación especial. Presenta una inédita mezanine extendida, que replica en el nivel (-1), y de forma desfasada, el largo del andén. La mezanine tipo, que se sitúa coincidiendo con el eje de Luis Thayer Ojeda, se prolonga por sobre el andén, cubriendo la clásica nave de doble altura que caracteriza a las demás estaciones subterráneas de la Línea 1. En este suelo intermedio, que incorpora diversas perforaciones y una segunda mezanine en el sector oriente de la estación, se desarrolla una galería comercial longitudinal y escalonada, que se prolonga hasta más allá del término del andén, para salir a través de un túnel transversal –paralelo al Canal San Carlos–, sobre la vereda poniente de Tobalaba, a ambos lados de la Av. Providencia.

Esta mezanine extendida constituye una gran plataforma de enlaces, que más tarde, a contar del año 2004, cuando la estación se convierte en punto de partida de la Línea 4 hacia el sur, se convierte en el principal espacio de trasbordo para el intercambio entre las dos líneas. No obstante, la estación Tobalaba no fue concebida originalmente como una estación de intercambio¹⁸, ni se proyectó para ella un rol de este tipo, sino sólo hasta las recientes extensiones de la red después del año 2000. La creación de su particular plataforma intermedia se explica, en cambio, en el contexto del Proyecto Nueva Providencia, que buscaba a partir del paso del metro y de la inserción de la estación crear nuevos enlaces y conexiones peatonales para el lugar.

La fachada norte de la Av. Providencia se encontraba al momento del paso del metro ya consolidada, no obstante hacia el sur, en la manzana comprendida entre Luis Thayer Ojeda y Tobalaba, se encontraba en desarrollo el proyecto de un gran edificio de oficinas y placa comercial –el edificio Forum¹⁹–, ocupando los terrenos del antiguo Instituto Cultural de Providencia. Los gestores de la Nueva Providencia –Germán Bannen y su equipo de la Dirección de Obras de la Municipalidad–, intentaron, tal como ocurrió junto a la estación Los Leones, promover la conexión de la estación con el subsuelo de la nueva placa comercial, y a través de este, con las redes peatonales que se desarrollaban hacia el sur, a través de la manzana.

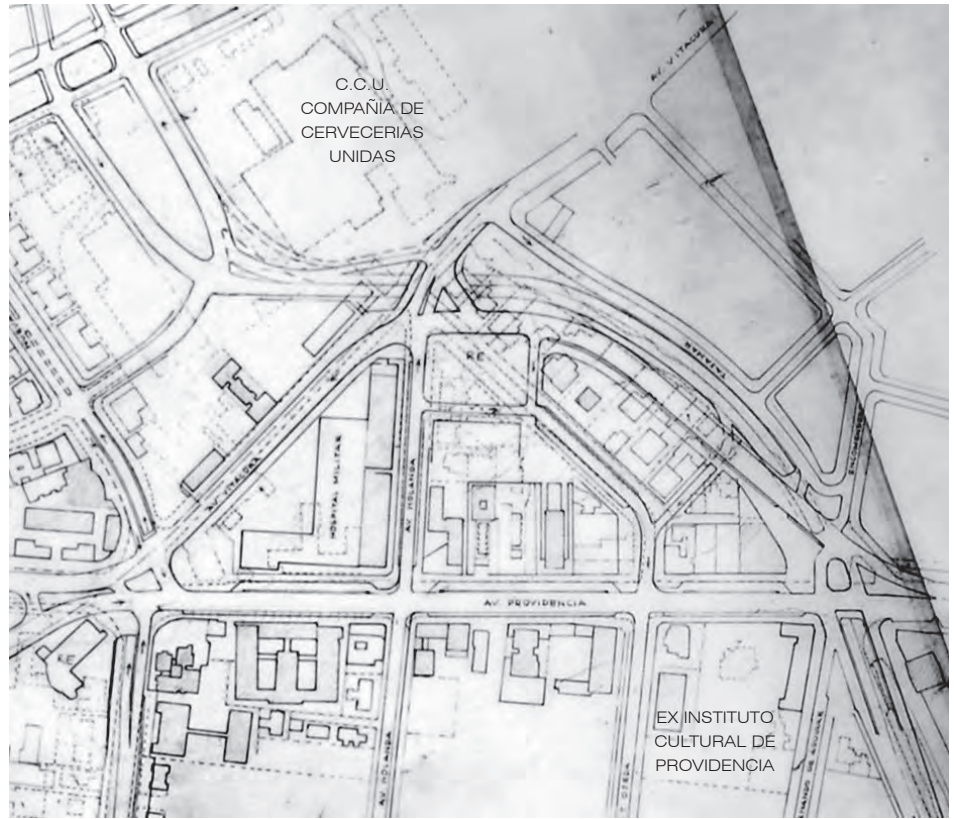
17 Aquí, al igual que en el tramo entre Miguel Claro y Antonio Varas, la construcción a tajo abierto del metro y su estación, además de la alteración del tráfico vehicular, implicó un fuerte decaimiento de la actividad comercial, que diferencia hasta hoy el carácter del sector respecto a la intensidad y calidad de la actividad comercial y de servicios que se encuentra en el tramo central de la Nueva Providencia, entre Carlos Antúnez y Los Leones.

18 La construcción de la Línea 1 hasta Escuela Militar se construye de acuerdo al proyecto general de la red de metro de 1968, que si bien consideraba una Línea 4, esta discurría desde Estación Central hacia el sur, hasta San Bernardo, utilizando en parte las vías del ferrocarril. Si bien la red de 1968 consideraba 10 estaciones de intercambio, de las cuales hasta 1980 se concreta sólo una: Los Héroes, estas se concentraban en el centro de la ciudad, quedando la estación Tobalaba fuera de esta área de intensificación del sistema.

19 Edificio Institucional construido entonces por encargo de Citibank, compuesto por una placa base de tres niveles, con galería comercial a nivel calle, y sobre ella una torre que alcanza a los 19 pisos.

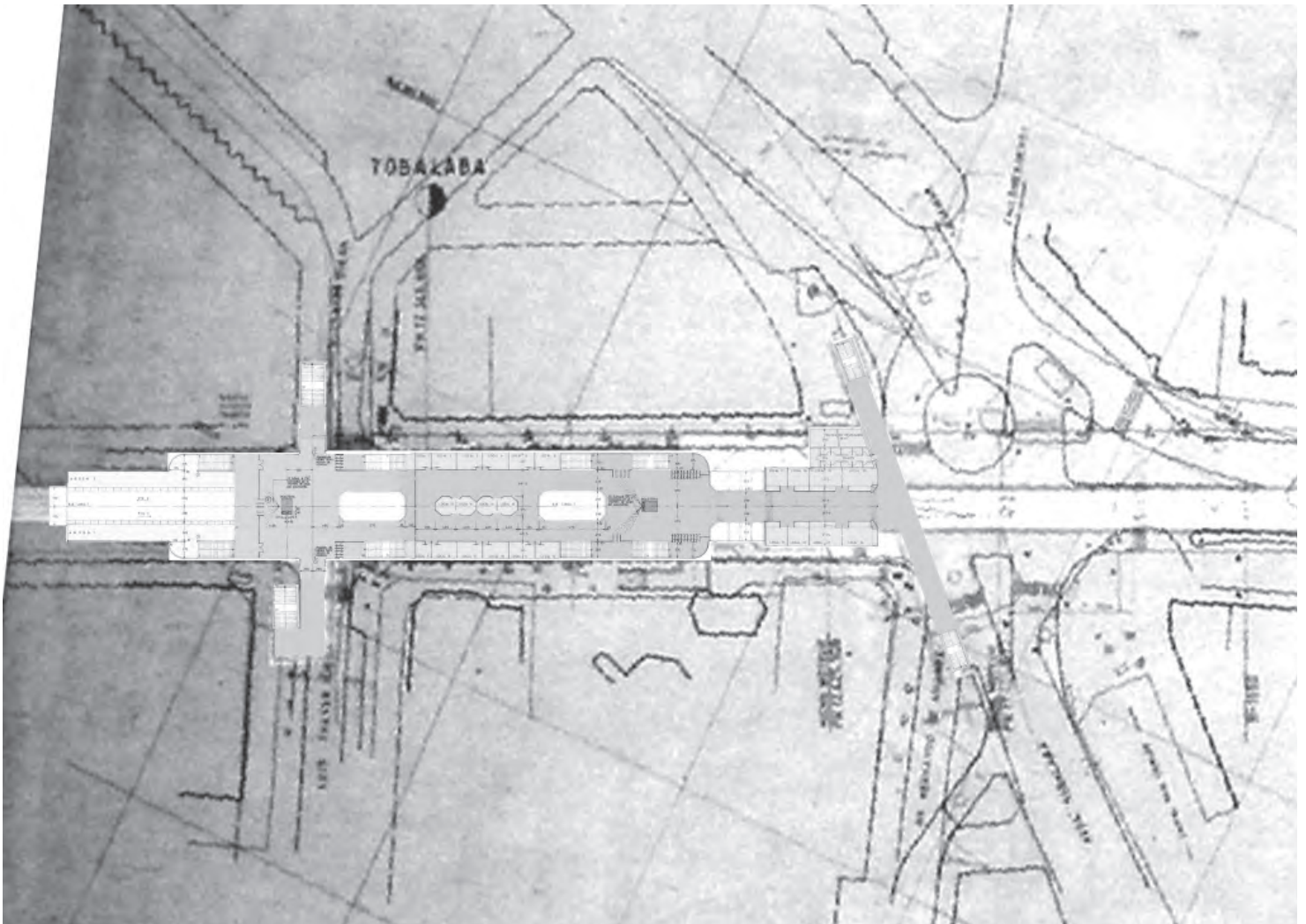
27

Configuración del bucle oriente de la Nueva Providencia, entre Los Leones y Tobalaba. Fragmento del plano "Nueva Providencia. Trazado general" de 1972 (Figura 11, pg. 227).



28

Salida norte a calle Luis Thayer Ojeda. Fotografía de la autora, 2005.



29

Emplazamiento y salidas originales (1980) de la estación Tobalaba, entre Luis Thayer Ojeda y Tobalaba. Plano de construcción de la estación sobre fragmento del plano de trazado de la Nueva Providencia de 1977 (Fuente: Archivos generales Metro S.A.). Sobre posición y retoques de la autora.

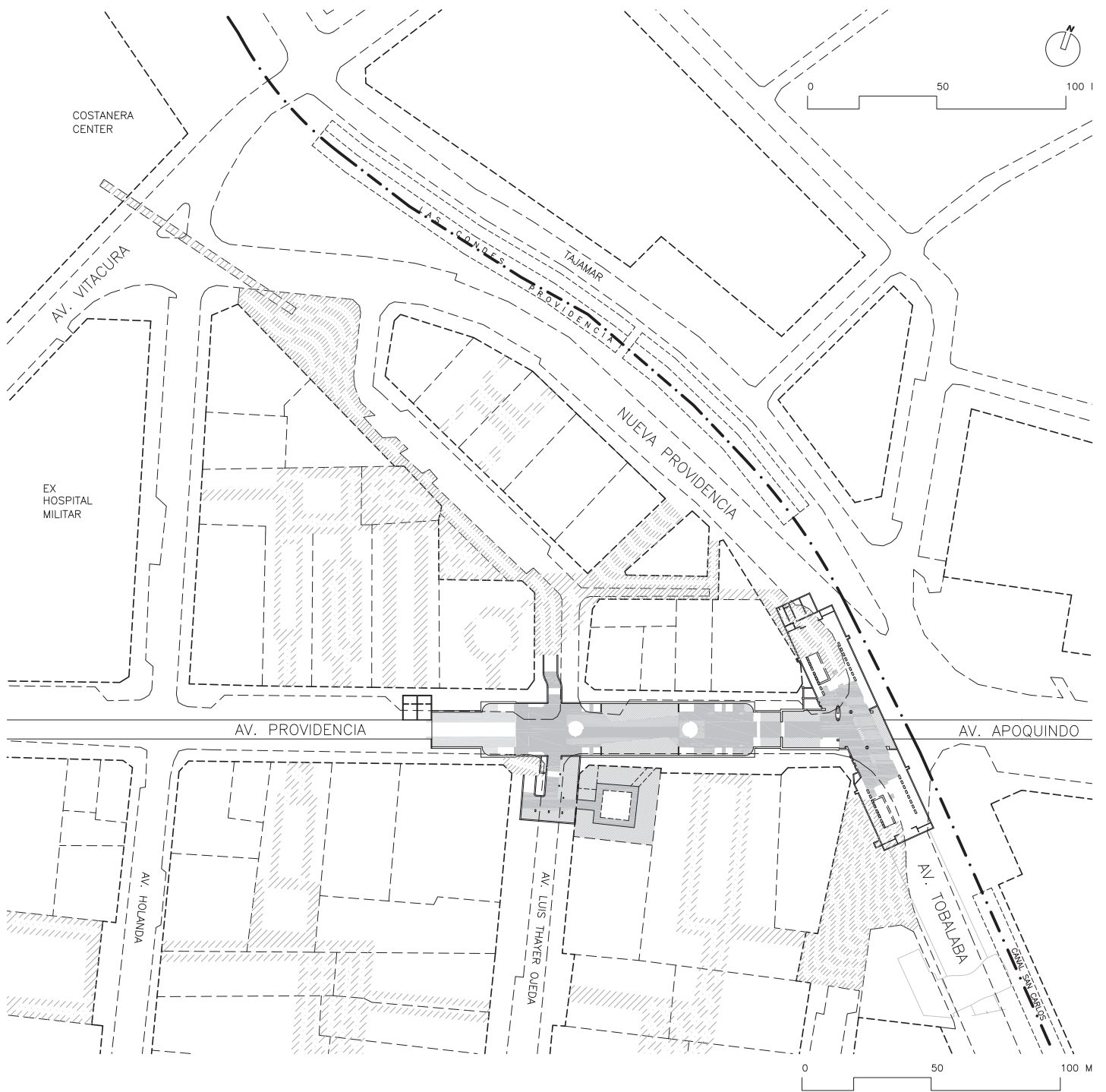
Sin embargo, en este caso, todos los esfuerzos no fueron suficientes para conciliar los intereses de los gestores privados, por un lado, y del propio metro por el otro. Hubiese sido necesario modificar el nivel calle y el subsuelo del proyecto del edificio, para permitir las ansiadas conexiones, pero no hubo suficiente convicción ni compromiso para ello, quedando expectante la potencial conexión transversal de la plataforma creada al interior de la estación.²⁰

La interacción con el tejido privado se produce en cambio, de forma más bien fortuita, junto a la salida poniente de la estación. Del extremo poniente de la mezanine, que se desarrolla bajo el cruce con la calle Luis Thayer Ojeda, se desprende hacia el norte una salida simple, que sobre la vereda se ramifica en los diferentes traspasos peatonales que avanzan a través del Canal San Carlos hacia los sectores de Vitacura y El Bosque. Hacia el sur, en cambio, la estación desarrolla un túnel de salida que gira en 180°, privilegiando un nexo directo con la vereda sur de Av. Providencia. Este espacio de giro es aprovechado para la incorporación de más locales comerciales y ciertos servicios de la estación, que acompañan el brazo sur y la breve nave transversal de esta salida. Es desde este punto que se desarrolla más adelante la conexión con el edificio München, construido el año 1981 en la esquina sur oriente de Providencia con Luis Thayer Ojeda. Se trata de un edificio mixto de once pisos, que además de incluir oficinas y viviendas –en la parte posterior y en los pisos superiores, respectivamente–, incorpora una galería comercial de cuatro niveles hacia Providencia. Esta se organiza en forma de caracol, con sus locales dispuestos en torno a un vacío central y comunicados a través de una rampa continua. La conexión con el metro se hace abriendo un paso angosto junto al giro de la salida sur de la estación, extendiendo la corrida de locales comerciales del metro hasta unirse con el nivel menos uno del edificio comercial. Pese a su mínima dimensión, este vínculo potencia no sólo las posibilidades del edificio, sino que amplía, a través del paso por su rampa–galería, los enlaces y alcances de la propia estación.

La gran mezanine extendida al interior de la estación cobra un nuevo sentido a partir de noviembre del año 2005, con la inauguración de la L4, que fiel al esquema de peine de la estructura de la ciudad, se descuelga de la Línea 1, desde la estación Tobalaba hacia el sur. Se duplica entonces, junto a otras prolongaciones menores, el largo total de la red, incorporando extensos sectores residenciales populares a la accesibilidad del metro.



20 Entrevista a Germán Bannen, diciembre de 2007.



30

Emplazamiento y conexiones actuales de la estación Tobalaba: Línea 4, edificio comercial en L. T. Ojeda, y trama de pasajes y galerías del entorno, hasta la futura pasarela de Costanera Center. Elaboración propia.



31

Locales comerciales junto al giro de la salida hacia Luis Thayer Ojeda sur, desde y hacia la conexión con la rampa galería del edificio comercial de la esquina sur oriente. Fotografías de la autora, año 2005.



32

Av. Providencia con Tobalaba, vista hacia el nor poniente, en el inicio oriente de la Nueva Providencia. A la izquierda, edificios vecinos a la estación Tobalaba, junto a la original mezanine extendida de la estación L1, y hacia la derecha, al fondo, las torres de oficina de Vitacura y El Bosque.

Fotografía de la autora, año 2005.

La estación Tobalaba se convierte en estación de intercambio y pasa a ser un nuevo punto neurálgico del sistema. De los cerca de 30.000 pasajeros diarios que recibía la estación correspondiente a la L1 hasta el año 2004, se observa que al menos triplica su afluencia hacia el año 2007.²¹ A la condición particular de la estación de recibir todo el flujo de intercambio entre las líneas 1 y 4, se suma la condición general de la red de metro, que con la implementación de un nuevo plan integral de transporte público en febrero de 2007 –el llamado Transantiago–, ve más que duplicada su afluencia media promedio entre los años 2005 y 2007.²²

Frente a este nuevo escenario la estación Tobalaba se amplía y remodela integralmente. La particular explanada interior, con su espacio comercial renovado, adquiere un nuevo rol, como principal espacio de enlaces de la estación. La nueva nave correspondiente a la Línea 4 se dispone bajo el eje de la Av. Tobalaba, hacia ambos lados de Av. Providencia y la Línea 1. La mezanine de la L4 se sitúa en línea con la mezanine extendida de la estación original, presentando dos niveles: uno a la altura del andén de la Línea 1, y que se convierte fundamentalmente en una plataforma para los flujos de intercambio entre las dos líneas; y el otro, como un balcón sobre el anterior, coincidiendo con la altura de la mezanine de la Línea 1, como remate de la mezanine extendida original. Desde la mezanine de la estación L4 se construyen nuevas salidas a la calle, esta vez con escaleras mecánicas y ascensores, pero situadas casi exactamente en el mismo lugar donde se encontraban las salidas del túnel transversal original de la estación L1, sobre la vereda poniente de Tobalaba, a ambos lados de Providencia.

21 Mientras que en los años 2003, 2004 y 2005, la estación Tobalaba de la L1 presenta una afluencia promedio en días laborales de 30.800, 31.400 y 32.600 pasajeros, en el año 2007 se le suma la afluencia de 33.200 pasajeros de la estación Tobalaba de la Línea 4, cifra a la que además se debe sumar parte importante de la afluencia total de la Línea 4, que, restando la estación Tobalaba, asciende en el año 2007 a 368.000 pasajeros (Ver: Metro S. A., Memoria Anual, años 2003, 2004, 2005 y 2007).

De estos últimos es más que razonable suponer que un 10% llega a la estación Tobalaba para transferirse a la Línea 1, sumando así en total una afluencia promedio de cerca de 100.000 pasajeros al día.

22 La afluencia diaria promedio de la red fue en los 2003, 2005 y 2007 de 721.923, 936.530, y 1.996.077 respectivamente, correspondiente al promedio de afluencia de todas las estaciones en los días laborales entre marzo y diciembre. Ver: Metro S.A., Memoria Anual, 2007.

23 Amplio terreno de 45.000 m² que data de los orígenes industriales de la formación de la Comuna de Providencia.



33



34

33
Esquema del proyecto Costanera Center y su propuesta de conexión peatonal con la estación Tobalaba del metro. Fuente: <<http://www.cencosudshopping.cl/costaneracenter/>>

34
Esquema volumétrico y de emplazamiento del proyecto Costanera Center. Fuente: <<http://www.cencosudshopping.cl/costaneracenter/>>

Esta evolución interna del espacio de la estación debiera ahora complementarse con la correspondiente renovación del espacio público de la calle, expectante, de los nuevos mega proyectos inmobiliarios del entorno. El sector de torres de oficinas y servicios que se desarrolla hacia el nororiente de la estación comienza su formación a finales de los años ochenta y se consolida durante la década de los noventa como un nuevo centro financiero o *Midtown*, a través de la construcción de emblemáticos edificios como el ‘World Trade Center’ o la ‘Torre Las Industrias’, especialmente hacia el sector de Vitacura y la Costanera Andrés Bello. Es precisamente aquí, en los antiguos y extensos terrenos de la Compañía de Cervecerías Unidas²³, entre Vitacura y la Costanera y al poniente del Canal San Carlos, que se construye en este momento el controvertido proyecto “Costanera Center”, mega complejo que aspira a ostentar la torre más alta de Sudamérica, la Torre Gran Costanera de 300 metros de altura; incluye además una gran placa comercial de seis niveles, y sobre ella, tres torres más que combinan hoteles de lujo y oficinas. Contempla también la construcción de 4500 estacionamientos subterráneos. La polémica en torno al proyecto surge en relación a la consideración de su impacto dentro de un entorno ya saturado por la congestión vial y manejo de los estacionamientos, que restan cada vez más espacio a los peatones. Si bien el proyecto incorpora diversas obras de mitigación vial, como la construcción de nuevos puentes sobre río Mapocho y el soterramiento del tramo correspondiente de la Costanera Andrés Bello, estas medidas parecen no ser suficientes ante la magnitud y movimientos del futuro complejo.

Dentro de las relaciones con el entorno, y en pos de conseguir las mejores condiciones de accesibilidad para sus instalaciones, los gestores del Costanera Center mantuvieron largas conversaciones para evaluar la extensión de la Línea 4 hasta la Costanera, considerando la construcción de una nueva estación junto al proyecto. Esta alternativa pasó en momentos incluso por la propuesta de la extensión de la Línea 4 hacia el otro lado del río Mapocho y del Cerro San Cristóbal, para conectarse con nuevos sectores emergentes en el norte de la ciudad. No obstante, la ansiada conexión directa con el metro ha quedado hasta el momento planteada a través de la incorporación de una pasarela peatonal que se desprendería de la gran placa comercial por sobre la Av. Vitacura, para conectarse con las veredas de las calles Luis Thayer Ojeda y Tobalaba, y alcanzar de esta manera los accesos norte de la estación Tobalaba, de la Línea 1 y de la Línea 4, respectivamente.

Tras más de treinta y cinco años desde los inicios del Proyecto Nueva Providencia, el análisis de la conformación del entorno de cada una de sus estaciones permite reconocer y valorar los aportes urbanos de esta emblemática iniciativa. Queda en evidencia la importancia de la existencia de una idea de ciudad, materializada en un proyecto urbano concreto, que aprovecha y potencia las demás iniciativas urbanas con las que se encuentra en su desarrollo. Se aprovecha en este caso no sólo el paso del metro y la fuerza regeneradora del emplazamiento de sus estaciones, sino que se busca la interacción con las dinámicas e intereses particulares de cada entorno, permaneciendo el proyecto de la Nueva Providencia como un objetivo y al mismo tiempo un marco flexible que orienta e incorpora las demás intervenciones. Admite la incorporación de los ritmos y procesos particulares de cada caso, desde las máximas coincidencias que se observan en la construcción del entorno de la estación Los Leones, hasta las intervenciones actuales que aún continúan completando los entornos de las estaciones Manuel Montt y Tobalaba.

En el caso de Los Leones, al igual que en Pedro de Valdivia, se contó con la coincidencia de los trazados del metro y la Nueva Providencia, a lo que se sumó el interés simultáneo de los privados para la regeneración de los paños adyacentes a la estación, y aún más, su voluntad para integrarse al proyecto municipal de renovación. Se dio lugar así a la construcción del cuadrante más representativo de las aspiraciones generales del proyecto Nueva Providencia, en cuanto a la multiplicación y cualificación del espacio peatonal, así como a la intensificación de los usos del lugar. Se aprovechan los nuevos flujos que aporta la estación de metro y se hacen pasar a través de esta nueva configuración de ciudad, estableciendo la relación metro-comercio ‘en la ciudad’: los nuevos recorridos desde y hacia el metro a través de las nuevas instalaciones privadas se hacen de forma integrada con la propuesta de una nueva forma de espacio público para la ciudad.

En los otros tres casos el proyecto busca igualmente promover e intensificar los usos de cada lugar mediante la incorporación de la relación metro-comercio. Sin embargo, dado que no se suscitan en ese momento los intereses privados necesarios para la simultánea regeneración del tejido, la incorporación del comercio en el nexo metro ciudad se hace como parte misma de cada estación, en las extensiones de sus espacios interiores y



35

Año 2006: reconocimiento desde el aire del entorno de cada estación a lo largo de la Nueva Providencia.

En primer plano, tras las torres de Tajamar, la densidad y menor altura del barrio jardín en torno al primer bucle de la Nueva Providencia y la estación Manuel Montt, hoy escenario de nuevas transformaciones del espacio público y privado.

Más allá, a continuación de la Remodelación Providencia, la conjunción de torres que marca el segundo bucle de la doble avenida y el emplazamiento de la estación Pedro de Valdivia. Una tercera densidad de torres, ya más distante, permite igualmente reconocer el entorno de la estación Los Leones, aún centro neurálgico de Providencia. Mientras que al fondo, el tercer y último bucle del proyecto, entorno de la estación Tobalaba, está marcado por la excavación, al costado izquierdo, del mega complejo Costanera Center, hoy en construcción.

Fotografía de Guy Wenborne, año 2006, en: Bannen y Chateau (eds.), *La Ciudad de Providencia en la Obra de Germán Bannen* (Santiago: Ediciones ARQ, 2007), 25.

de sus túneles de salida, que se configuran en busca de la adecuación y contacto de la nave tipo de cada estación con las particulares situaciones de la conformación del espacio público y los recorridos peatonales de la superficie.

Cada estación permite hoy el reconocimiento de su entorno dentro de una visión global del proyecto de la Nueva Providencia. Cada una, dentro de sus condiciones específicas, sigue siendo todavía hoy un elemento estructural y significativo para la transformación y desarrollo del espacio público de la ciudad. Cada estación, desde las relaciones con su lugar, se entiende como una pieza urbana subterránea, pero abierta al cambio.

CONCLUSIONES

Las conclusiones se ordenan en cinco puntos, que intentan resumir los principales descubrimientos e intereses de la tesis:

1 *El acierto de Parrochia: la impronta racional y planificada del Metro de Santiago*; que destaca la visión de este arquitecto y su destreza para llevar a cabo el proyecto y las primeras obras del metro, desde una mirada metropolitana y global.

2 *La L1, "SCAN" de la ciudad*; que a modo de secuencia, repasa las formas de encuentro de las estaciones de la L1 con sus diferentes entornos, revisión que a su vez permite hacer una lectura de los principales episodios de la historia urbana y arquitectónica del Santiago de los años 1960 y 70.

3 *La tipología de las estaciones y el papel clave de la mezanine: un proyecto con dos registros*; que describe los principales valores de los dos tipos fundamentales de estaciones de la L1, tipos A y D, y destaca especialmente (en ambos) la invención de la mezanine, como un elemento que articula simultáneamente la orientación y continuidad del sistema-metro y de la ciudad.

4 *Nueva Providencia: una lección desde lo local para la cualificación del sistema*; destaca la visión urbana de Germán Bannen, quién, desde la comuna de Providencia, modifica el trazado planificado de la L1, e integra el paso del metro con un proyecto local de apertura de una nueva avenida. Las estaciones de metro se proyectan como nuevos focos de actividad, para la consolidación de un nuevo sub-centro metropolitano.

5 *Claroscuros de las estaciones del Metro de Santiago*; que presenta finalmente otras experiencias, surgidas tanto desde el metro como de otros agentes (con dispares resultados), de construcción de urbanidad a partir del encuentro de estación de metro y ciudad.

1

EL ACIERTO DE PARROCHIA: LA IMPRONTA RACIONAL Y PLANIFICADA DEL METRO DE SANTIAGO

Si bien el Metro de Santiago se enmarca dentro de un proyecto global de modernización de país e involucra la participación de múltiples instituciones y asesorías nacionales e internacionales, su realización va a ser, en esencia, fruto de la acción y del pensamiento racional del arquitecto y urbanista Juan Parrochia Beguin.

De su visión de ciudad y de su habilidad política y administrativa se va a derivar la fundación del Metro de Santiago: la certera propuesta del plan inicial de cinco líneas (ver: El Proyecto de Metro de 1968, p. 55), y la ejemplar construcción de las dos primeras, las líneas 1 y 2, que van a consagrar e instalar, respectivamente, el rol preponderante de los ejes cardinales en la estructura general de la ciudad (p. 59).

Desde la dirección de diversos organismos del Estado, y como fiel representante del espíritu de su época, Parrochia va a liderar la creación y la primera impronta del Metro, bajo una profunda confianza en la pertinencia y los alcances de la planificación urbana racional. Piensa y diseña el trazado de las líneas y la arquitectura de sus estaciones con un horizonte de largo plazo y como protagonistas de un proyecto urbano mayor. La construcción de los primeros tramos de las líneas 1 y 2 del metro en la década de los 70's se lleva a cabo de forma concertada y como punto de la lanza de su propuesta integral de modernización de la ciudad, de renovación de la estructura vial y de los principales espacios públicos de la ciudad.

Mientras que la L1 se va a conducir bajo el eje de mayor conectividad, tránsito y representatividad de la metrópoli, la L2 se va a hacer coincidir con la apertura un nuevo trazado que se abre paso a través del damero fundacional. La L1 se construye mayoritariamente subterránea, señalando y consagrando las áreas centrales de la ciudad, mientras que la L2 se construye en trinchera y elevada, en la mediana de una nueva avenida, como apuesta (fallida) de regeneración urbana.

Pese a que la construcción de las restantes líneas que hoy componen la red de metro de Santiago se fueron distanciando cada vez más de la propuesta original de Parrochia, persiste como un valor y una característica

sobresaliente de la ciudad la fuerza de la implantación de las dos primeras, como una marca y una enseñanza del tesón y el pensamiento de la figura preponderante (auto-adjudicada) del arquitecto Juan Parrochia en la obra urbana del metro.

2

LA L1, “S C A N” DE LA CIUDAD.

La L1, primera línea cronológica y funcional de la ciudad, se configura como un notable “sistema urbano” que sintetiza tanto los principales valores del metro como de la ciudad en su conjunto. La presentación exhaustiva de su trazado y estaciones, a lo largo del principal eje de centralidad, se ofrece como un efectivo “escaneo” concentrado de toda la ciudad y de la expresión histórico-urbanística de la cultura arquitectónica de los años 60’ y 70’ en Santiago.

Sus estaciones se presentan como una secuencia de experiencias de ‘urbanidad’, una visión encadenada (bajo el lente de la movilidad) de una serie de hechos urbanos que definen y caracterizan el devenir del Santiago Metropolitano.

En su extremo poniente, la L1 surge desde el corazón de la periferia “social-democrática” de la ciudad, espacio urbano planificado que reserva al metro su propio lugar, junto a la vialidad. La L1 se concibe aquí como parte del eje fundamental de un nuevo y amplio sector residencial. Se diseña con un trazado semi-cubierto bajo la franja central de una nueva avenida-parque, en medio de la cual las estaciones San Pablo y Neptuno, con su correspondiente tipología de semi-superficie, emergen como notables “pabellones modernos”. Ambas asumen un importante rol urbano en el lugar, como elementos de referencia y urbanidad, que orientan y cualifican el tejido de modestos bloques y casas unifamiliares de su alrededor. No logran detonar, sin embargo, hasta hoy la esperada centralidad del lugar.

En el mismo sector, pero junto al trazado interurbano del Camino Lo Prado, emerge con la misma tipología la estación Pajaritos. Esta vez, sobre una extensa franja lateral de áreas verdes y equipamientos recreativos, que mitigan el impacto del tráfico interurbano sobre los barrios residenciales contiguos. Es también fiel reflejo de la proyección planificada de la periferia.

No obstante, el pabellón de la estación se configura espontáneamente, desde su origen, como lugar de intercambio para la conexión con buses interurbanos rumbo al aeropuerto y Valparaíso, situación que se formaliza a partir del año 2002 con la construcción de dársenas, andenes y servicios complementarios en torno a la estación.

A continuación de Pajaritos, La L1 se sumerge ante el comienzo de la Alameda, principal y más representativa avenida de la ciudad. La estación Las Rejas, a la cabeza de la avenida, va a ser la primera experiencia construida de la característica tipología de estaciones subterráneas del Metro de Santiago, la estación tipo A. Mientras su interior se mantiene inalterable bajo la Alameda, su estratégico emplazamiento en relación a la estructura vial de la ciudad, determina un progresivo uso intermodal de su entorno peatonal. Las veredas se transforman en “nuevos andenes” en superficie.

El cruce de la Alameda con otros importantes ejes de acceso a la ciudad va a determinar también la conexión intermodal de las estaciones Universidad de Santiago y Estación Central. Ambas extienden sus accesos y emergen respectivamente al interior de un terminal de buses interurbanos y de la Estación Central de Ferrocarriles. La Estación Central, testimonio del apogeo ferroviario a comienzos del siglo XX, determina un importante punto de articulación de múltiples ejes y sistemas: metro, tren, autos y buses interurbanos; no obstante, el abandono del rol estructural de los ferrocarriles en el país ha postergado una efectiva cualificación de esta interconexión.

Se privilegia en cambio el desarrollo del automóvil y sus autopistas, y la estación Los Héroes va a ser a la vez emblema y mártir de esta decisión. Estación de intercambio de las líneas 1 y 2, se configura como una simbólica estación en cruz, entrelazada con el cruce de los ejes cardinales de la ciudad, articulando el parque central de la Alameda con la trinchera de la Av. Norte-Sur. Se piensa como centro de una contundente renovación urbana que nunca llega, y se ve incluso “mutilada” (en su terraza superior) con la reciente remodelación de la autopista Norte-Sur.

Avanzando hacia el centro, la estación La Moneda se sitúa a medio camino entre el espacio ceremonial y representativo del barrio cívico (herencia de Toesca y Brunner) y la nueva centralidad tecnológica que se erige entre la torre de telecomunicaciones (ENTEL) y el propio edificio de oficinas y centro de comandos del Metro. La estación se plantea como una inédita estación de doble mezanine, atendiendo por ambos extremos la doble tensión, aunque

desigual, del lugar.

La estación Universidad de Chile, muy próxima a La Moneda, se configura como principal plataforma de acceso peatonal al centro de la ciudad. Concebida originalmente como estación de intercambio con la postergada L3, integra en su interior un nivel intermedio, que es ocupado tempranamente como segunda mezanine y espacio comercial. La estación se sitúa como una gran nave de triple altura bajo uno de los tramos más significativos de la Alameda, como plataforma de conexión con los principales circuitos peatonales del centro, y a los pies de un conjunto notable de edificios emblemáticos de la ciudad.

En el tramo oriente de la Alameda, en un dramático escenario de inflexión tipológica de la avenida, se sitúa la estación Universidad Católica, junto a la Remodelación San Borja y el edificio UNCTAD, hoy centro cultural metropolitano. De la multiplicidad e intensidad de la tradicional fachada continua de la Alameda, se da paso al moderno conjunto de placas y torres de la RSB. La accesibilidad de la futura estación se formula como atributo de los dos nuevos conjuntos a ambos lados de la avenida, y cada proyecto, con diferente suerte, hace sus esfuerzos de conexión. Mientras la RSB incorpora una notable plazoleta hundida contigua a la Alameda y a la mezanine de la estación, el edificio UNCTAD posterga hasta la actualidad sus sucesivas propuestas de interconexión.

La estación Baquedano, a continuación, se sitúa en el simbólico espacio urbano de plaza Italia, en la esquina nor-oriental del centro histórico de la ciudad. Articulación entre las avenidas Alameda y Providencia y primera puerta hacia el oriente, rótula de encuentro –junto al río Mapocho– de tres parques fundamentales: Forestal, Bustamante y Balmaceda. Punto de intercambio entre las líneas 1 y 5 del metro (1997), esta última con un trazado modificado, que acompaña el sprawl sur-oriental de Santiago. En plaza Italia, la L1 desvía intencionalmente su trazado, emplazándose la estación Baquedano junto a la fachada sur del conjunto. Se desarrolla aquí nuevamente una plazoleta hundida (probablemente como resonancia de la plazoleta de la estación UC), pero que, a diferencia de la anterior, se diseña como un elemento exento y de bordes redondeados, que reitera a escala la geometría vehicular de la plaza. La estación aflora así más bien como un elemento extraño, ajeno a la significación y a las dinámicas urbanas y peatonales del lugar.

A través de la comuna de Providencia, La L1 inicia su recorrido bajo el parque urbano de Prager, el parque Balmaceda entre la Av. Providencia y el río Mapocho. La estación Salvador reinterpreta aquí el modelo de semi-superficie de San Pablo y Neptuno, interponiendo su mezanine a media altura y su techo-jardín en el vacío central del parque; buscando su integración a través del uso de la piedra y la continuidad del pavimento exterior al interior de la estación.

En el corazón de Providencia el metro va a ser la clave para la creación de un nuevo centro. La L1 de Parrochia, que avanzaba hacia el oriente junto al río, se encuentra con otro proyecto: la voluntad de Germán Bannen de extender la centralidad de Santiago hacia el eje principal de la comuna. Propone la apertura de una nueva avenida de la mano con el metro, como estrategia de inyección de nueva vitalidad, a la vez que de ordenación y ensanchamiento del centro lineal de Providencia. Se aspira a la regeneración del lugar, y a la conformación de un nuevo sub-centro de relevancia metropolitana. Las estaciones de este trayecto, Manuel Montt, Pedro de Valdivia, Los Leones y Tobalaba, desde su tipología subterránea, buscarán integrarse a un nuevo sistema de espacios urbanos y circuitos peatonales, abarcando con la combinación de sus salidas el nuevo ancho del par de avenidas. Siendo la estación Los Leones y la oportuna configuración de su alrededor la expresión más lograda de esta visión.

El proyecto de “Nueva Providencia” tuerce el destino oriente de la L1, y de su proyección hacia Vitacura y Kennedy se dirige finalmente hacia Las Condes, consolidando la extensión lineal del centro por las avenidas Providencia y Apoquindo. El poder económico continúa su éxodo hacia el oriente, y la estación Escuela Militar, término de la L1 hasta el 2009, se convierte en el portal de transferencia entre los sectores servidos y servidores de la capital. En el nudo de enlace de Apoquindo y Américo Vespucio, la estación se configura como foco de trasbordos desde y hacia el nor-oriente acomodado de la ciudad, con intercambio entre metro y buses, taxis o vehículos particulares. La centralidad del lugar se reafirma con las renovadas galerías comerciales del la estación (2008), a través de las cuales se busca la integración peatonal de los segregados espacios verdes del cruce vehicular.

Desde Neptuno a Escuela Militar, cada estación se construye y percibe como una individualidad urbana. Ofrece una reinterpretación y presentación dinámica de su lugar, añade un nuevo estrato de accesibilidad y servicios,

pero también una nueva dimensión de urbanidad. Desde la base de su andén, a través de la mezanine y finalmente de sus galerías, túneles y escalinatas, el espacio del metro y de la estación se infiltra y confunde, en mayor o menor grado, con el espacio colectivo de la ciudad. Del éxito de esta compenetración y capilaridad depende su grado de urbanidad.

La L1 modifica y complejiza la sección longitudinal del principal eje de Santiago, y cada estación, a su vez, se introduce como una nueva sección transversal, una nueva continuidad peatonal, y un nuevo estrato que modifica un emplazamiento en la ciudad.

El conjunto de la tesis, a través de la visualización de estas nuevas secciones y estratos urbanos, muestra el engarce del sistema de metro con la ciudad, y a la vez, el paso de Santiago a la modernidad.

3

LA TIPOLOGÍA DE LAS ESTACIONES Y EL PAPEL CLAVE DE LA MEZANINE: UN PROYECTO CON DOS REGISTROS.

Para su efectiva contribución con la ciudad, las estaciones de metro –como proyecto urbano y arquitectónico– se afrontan en dos escalas: la dimensión estratégica del trazado de las líneas, y la instancia ‘material’ de su inserción en un lugar. Ambas dimensiones confluyen en la definición de determinadas condiciones “sistémicas” de las estaciones, que en la L1 se van a expresar magistralmente en la formulación de sus dos tipos fundamentales, las estaciones tipo A y tipo D. Con su gran nave subterránea, y con su singular pabellón (respectivamente), sumados al preponderante rol urbano de la mezanine, estos dos tipos de estaciones, y especialmente la tipo A, van a establecer la marca y modelo para el desarrollo de las estaciones de toda la futura red de metro de la ciudad. La marca se construye con un especial esfuerzo por la calidad y durabilidad de las terminaciones –revestimientos, pavimentos y hormigones vistos–, pero, especialmente, a través de la claridad y majestuosidad del espacio propuesto.

La definición del tipo A, y sus derivaciones FN y FQ, va a estar asociada a la decisión de conducir los trazados subterráneos del metro bajo los principales ejes viales de la ciudad. La adopción del método constructivo a tajo abierto, antepone la conveniencia de la mínima profundización de las

vías. No obstante, y en asociación al pensamiento de la estación tipo A, se decide la instalación de las vías en un segundo nivel subterráneo, liberando un nivel intermedio de posible cruce transversal peatonal y vehicular.

Las estación tipo A se concibe así como una gran nave subterránea de doble altura, una gran “nave basilical”, que resulta de la extrusión vertical del espacio longitudinal sumado de las vías y los andenes. Atravesando este magno espacio, se introduce suspendida la plataforma de la mezanine, como un balcón, y a la vez un doble puente de conexión entre la ciudad y el andén. La mezanine se formula desde su origen como un espacio orientador de control y acceso al metro, pero al mismo tiempo como una nueva alternativa de libre paso (en desnivel) entre las dos veredas de la avenida superior. La mezanine es plaza, balcón, y puente, un espacio cruzado de enorme capacidad de orientación y urbanidad, para el metro y la ciudad.

La estación tipo D, por su parte, se concibe para los trazados más superficiales del metro, con las vías circulando en un primer nivel subterráneo, bajo franjas de suelo blando o parques. La mezanine emerge en este caso como un nivel de suelo integrado al espacio peatonal circundante: se cubre y cierra como un pabellón permeable, y se construye con una arquitectura de luces y sombras, que asume un rol jerárquico, especialmente en la periferia poniente de Santiago. Esta tipología se observa intacta en las estaciones San Pablo y Neptuno, y con ciertas transformaciones posteriores en Pajaritos. Pero estaba pensada también para otras estaciones “en parque” de la L1, Los Héroes y Salvador, que van a reinterpretar, cada una a su manera, la relación directa –a nivel– entre mezanine y espacio peatonal.

En ambas estaciones, tipo A o tipo D, la mezanine va a jugar un rol clave en la construcción de su emplazamiento. Su inserción en un sitio específico se va controlar fundamentalmente a partir de la disposición de la mezanine, desplazable a lo largo del andén en función de las “solicitaciones” de la superficie. En segunda instancia, la definición de sus salidas establece la forma de contacto entre mezanine y espacio urbano.

Mientras las salidas de los “pabellones–mezanine” de las estaciones tipo D se producen de forma directa hacia la vereda, el contacto de las mezanines subterráneas con la calle se ve mediado por una serie de túneles y escaleras “tipo”, que restringen en último término la fluidez y carácter público del libre atravesado propuesto por el modelo. Con excesivos quiebres y anchos ajustados, estos conductos de salida van a dificultar la orientación del

usuario, distanciándose del espíritu de las visuales e itinerarios abiertos del interior de la estación.

El dispar acierto de estas dos dimensiones tipológicas –mezanine y túneles de salida– se comprueba en su diferenciada trascendencia temporal. Mientras que la ubicación y apariencia de las salidas de las estaciones subterráneas se constituyen en hechos generacionales –que en Santiago, y en particular en la L1, ya se han comenzado a renovar–, la creación del nuevo estrato de la mezanine se consagra como un hecho urbano de larga duración, un nuevo rasgo definitivo del lugar de cada estación. Su grado de integración al plano público de la calle o con los edificios de alrededor, puede variar con el tiempo (y ojalá incrementarse), con los cambios y desarrollos ‘generacionales’ del espacio urbano.

En efecto, el reemplazo en determinadas estaciones de los túneles de salida por espacios hundidos inmediatamente contiguos a la mezanine, reinterpretando a nivel –1 la solución de las estaciones tipo D, va a constituir parte de los episodios urbano–arquitectónicos más notables a lo largo de la L1. Las plazoletas hundidas junto a las estaciones UC, Los Leones y tardíamente Manuel Montt y Escuela Militar, representan vitales espacios de encuentro entre metro y ciudad, de enlace de diferentes niveles y usos, pero también de relación de diferentes actores y gestores urbanos.

Pese a su truncada articulación sistémica con el espacio de la calle, la mezanine se va a consagrar como espacio fundamental del metro y de la ciudad, como rótula de nuevos itinerarios urbanos y como pieza clave del carácter de las estaciones de la L1: plataforma pública de acceso y dominio de la secuencia de “naves basilicales”, que bajo tierra van a replicar el encadenamiento de centralidades a lo largo del principal eje metropolitano.

La mezanine se presenta así, como una pieza aún no aprovechada a cabalidad, un entresuelo público bajo la principal avenida de la ciudad, y una pieza potencial de construcción de mayor continuidad del espacio peatonal en torno al metro.

4

NUEVA PROVIDENCIA: UNA LECCIÓN DESDE LO LOCAL PARA LA CUALIFICACIÓN DEL SISTEMA.

Las obras de infraestructura –y en especial, acá, las estaciones de metro–, como cualquier otra intervención urbana, son siempre un elemento que se suma a un diálogo en marcha, un componente espacio-temporal de un proceso mayor: el devenir de la propia ciudad. Por otra parte, todo sistema tiende siempre a ser autónomo, a velar en primera instancia por su propia coherencia y eficiencia, y el metro (como sistema de transporte) no es una excepción. Más aún, investido por la magnitud de su obra, tiende a asumir un rol subordinante, e incluso indiferente en su actuar urbano.

La L1 es ejemplo vivo de esta dicotomía, que se trasluce particularmente en el conflicto generado por la definición de su trazado en la Comuna de Providencia. La supremacía del proyecto Metro, personificada en la figura de Parrochia, buscaba alinear los avances del metro con su propuesta integral de nuevos trazados viales metropolitanos, conduciendo la L1 junto al río Mapocho y las costaneras, y proyectándola hacia el oriente junto a la recién estrenada Av. Kennedy. Pero este plan se encuentra con la visión y proyecto de Germán Bannen, de hacer coincidir el paso del metro con la apertura de una nueva avenida, la Nueva Providencia, duplicación ondulante de la Av. Providencia. Buscaba compartir los gastos y beneficios de la construcción conjunta de metro y nueva avenida, en virtud de la consecución de un proyecto urbano mayor y más complejo. Entre el par de avenidas y el paso subterráneo del metro se generaba un nuevo espesor urbano, una secuencia de nuevas islas y un nuevo estrato de suelo público, para la regeneración e intensificación del uso comercial del sector.

Vence el proyecto de Bannen, y su cometido se traduce no sólo en la consolidación del sector comercial de Providencia como nuevo sub-centro metropolitano, sino que re-dirige la extensión oriente de la L1 y la proyección del principal eje oriente-poniente de la ciudad hacia Las Condes y Av. Apoquindo.

La L1 se conduce hacia el oriente de la estación Salvador, alternativamente bajo la Av. Providencia y bajo la Nueva Providencia, coincidiendo con la apertura de la nueva calzada en el bucle central del par de avenidas. Es aquí donde la construcción conjunta de metro y nueva avenida reporta en el

corto y mediano plazo los mejores resultados; impulsando, la regeneración y densificación del tejido edificado, y sirviendo de base, al mismo tiempo, para la creación y expansión de una nueva trama de recorridos peatonales integrada al subsuelo de las estaciones.

La estación Los Leones (1980) se convierte en la pieza estrella de esta combinación. Se configura como articulación clave de una nueva trama de galerías comerciales y paseos peatonales, que se desarrolla entre el nivel calle y el nivel mezanine, y que se extiende más allá del trazado del par de avenidas, integrando el espacio público y el subsuelo de los desarrollos privados de su alrededor.

Restablece a través de su mezanine la unidad del conjunto Centro Nuevo, que se ve cortado por el paso de la Nueva Providencia, y que se plantea consecuentemente en dos etapas, Centro Nuevo (197_) y Plaza Lyon (1984), e incorpora en su costado norte, contigua a la mezanine, una plazoleta hundida que interconecta el subsuelo del conjunto Centro Nuevo con las galerías comerciales de los edificios Dos Providencias (1977) y Las Terrazas (1981). Desde esta plazoleta se accede también a los paseos peatonales Las Palmas y Santa Magdalena, construidos entre y “por” los proyectos privados, de acuerdo a las disposiciones del Plan de Pasajes de la comuna, también impulsado por Bannen.

Sin incrementar en rigor la obra de la propia estación, se amplía el alcance y ámbito del metro, como base para el desarrollo e intensificación de nuevos usos y espacios públicos en el lugar.

La estación Pedro de Valdivia, también ubicada en el bucle central del proyecto, ve diferido sin embargo el proceso de regeneración de su entorno. Emplazada bajo la Nueva Providencia, se extiende hacia el norte para abarcar el ancho de la nueva avenida compuesta, incorporando un largo túnel-comercial que conecta ambas veredas de Providencia. Hacia el sur, las salidas de la estación se integran al vacío resultante de la plaza Cardenal Samore (derivado de las expropiaciones de la franja de la nueva avenida), y se conectan a través de ella con una paulatina formación de pasajes peatonales. No se produce como en los Leones la fusión de espacio colectivo público y privado, pero sí se detona, a partir de la nueva accesibilidad, una importante regeneración del tejido edificado alrededor.

En los extremos del proyecto, el descalce del metro y la nueva avenida tuvo sus consecuencias. Por una parte, el necesario rompimiento de la antigua Providencia para la construcción a tajo abierto del metro (y su consecuente decaimiento), y por otra parte, el enfrentamiento “a solas” de los costes de la nueva avenida, que derivó en un retraso significativo de la obra. La estación Manuel Montt, que se vincula a la creación de una nueva plaza al término de una antigua calle entre las dos avenidas, se ve sólo recientemente (2009) integrada a la regeneración de este espacio. Se hunde el suelo de la plaza –acercándolo a la estación–, y se incorporan nuevos locales comerciales y estacionamientos, al tiempo que comienza la renovación de los edificios de los bordes.

Tobalaba por su parte, que buscaba desde un inicio, a la manera de Los Leones, convertirse en una plataforma subterránea de interconexión comercial, reinterpreta el destino de su mezanine extendida y de su galería longitudinal con la llegada de la línea 4 (2005). Se conecta igualmente de forma espontánea con el subsuelo de un edificio comercial en su extremo poniente, pero el atributo de su accesibilidad se capitaliza preferentemente hacia el nor-orienté, hacia el bullente distrito financiero y de oficinas de “Sanhattan”, desde donde el nuevo complejo Costanera Center proyecta extender nuevamente, bajo suelo, el dominio del metro.

Con diferente suerte, cada una de las estaciones de la Nueva Providencia es testimonio de la acertada visión urbana de Bannen, del rol metropolitano de Providencia, y de su propuesta de construcción de nuevo espacio urbano a partir de la integración de comercio, metro y validez. Se construye en conjunto una nueva dimensión para la ciudad, la extensión lineal de la centralidad, lección y logro desde lo “local” (el proyecto comunal), que vence y sensibiliza la visión sistémica “global” del proyecto metropolitano de Parrochia.

5

CLAROSCUROS DE LAS ESTACIONES DEL METRO DE SANTIAGO

Tras la Nueva Providencia, las estaciones de la L1 se han convertido, casi sin excepción, en importantes elementos de renovación del espacio urbano de Santiago. Con su sola ubicación, han desencadenado, a veces más y a veces menos, importantes procesos de regeneración, fomentando la densificación de la edificación y la intensificación de diversos usos a su alrededor.

Las estaciones pueden asumir un rol “pasivo” o “activo” en este proceso, involucrándose en mayor o menor grado con la modernización del entorno, pudiendo ser a la vez detonante y parte de esta transformación. A lo largo de la L1 esta interacción ha venido propiciada en ocasiones por el propio proyecto Metro, pero también, y con resultados sobresalientes, por parte de otros agentes urbanos, sumando complejidad, intensidad y diversidad al espacio de la ciudad.

Pese a su tendencia hegemónica y autónoma, el proyecto integral de Parrochia, va a producir también otros importantes episodios de transformación y “modernización” de la metrópoli. Su visión del par metro-vialidad como fenómeno y horizonte de creación de ciudad se encarna de forma emblemática en la apertura conjunta de la Av. Norte Sur y la Línea 2 del metro, combinando ambos trazados en una amplia trinchera que atraviesa el corazón de la ciudad. El diseño de las estaciones de la L2 asume aquí el desafío de la reconexión del plano de la ciudad, siendo la estación Toesca, con su doble mezanine-puente -paso vial y pasarela peatonal-, el modelo más logrado en este sentido. Pese a ello, y transcurridas ya más de tres décadas desde su construcción, el par Norte Sur-L2 ha terminado manifestándose más como una herida y un elemento “desplazador”, que como un detonante de intensidad de vida urbana a su alrededor. Combinación paradójica que se repite recientemente con la construcción de la L4 en la mediana de Américo Vespucio (2006), ahora autopista urbana concesionada “Américo Vespucio Express”.

En una mirada más próxima, otros dos episodios encarnan a escala comunal la propuesta institucional de integración de metro y vialidad. Primero, la mencionada apertura de la Av. Neptuno en la periferia poniente de Santiago y el desvío de la L1 del eje oriente-poniente de la ciudad, para la conformación conjunta de una nueva avenida-parque, columna vertebral de servicios y equipamientos, en medio de la cual los pabellones de las estaciones Neptuno y San Pablo emergen como referentes de orientación y urbanidad, para un nuevo y amplio sector residencial.

Segundo, y ahora en el centro de la ciudad, se plantea el proyecto de remodelación de la Alameda, entre Estación Central y plaza Italia; iniciativa impulsada por el Metro, pero elaborado en conjunto con el MOPT, el MINVU y la Municipalidad de Santiago. El proyecto de la L1 se entrelaza con una propuesta global de ordenamiento del tráfico vehicular y de reconfiguración

del espacio peatonal, íntimamente vinculado con el pensamiento de las estaciones subterráneas tipo A. Junto a la remodelación del parque central y el ensanchamiento de las veredas, se propone la creación de una secuencia de plazoletas peatonales a ambos costados, en combinación con catorce nuevos pasos vehiculares bajo la Alameda. De los cuales, sólo se construyen efectivamente los de Bandera y Lira. Este ambicioso proyecto se reconoce hoy fundamentalmente a través de la configuración y arborización del parque central de la Alameda, con las truncadas terrazas suspendidas de la estación Los Héroes en su centro. Pero más aún, aunque de forma menos evidente, en el acierto y consagración del espacio de las mezanines de cada una de las estaciones, como nueva alternativa de conexión peatonal entre las dos veredas de la avenida.

La interacción propiciada por el metro hacia la ciudad da cuenta de la necesidad de una segunda instancia de pensamiento y proyecto de sus obras, más allá de los requerimientos del transporte, para involucrarse con las demandas y oportunidades de los sitios específicos de sus estaciones. No obstante, prevalece la mirada múltiple, y los mejores resultados en este sentido se derivan del cruce del proyecto metro –y de la L1 en particular– con otros proyectos urbanos. Tal es el destacado caso de la Nueva Providencia y sus estaciones, pero también del entorno de las estaciones Universidad Católica y Escuela Militar.

En el tramo oriente de la Alameda, la estación Universidad Católica se concibe, incluso antes de su ejecución, como potencial corazón de enlace de un audaz proyecto moderno, que irrumpe a fines de los sesenta (con distinta suerte y significado) a ambos costados del perfil decimonónico de la avenida. Hacia el sur, se construye el conjunto de placas y torres residenciales de la Remodelación San Borja, que introduce una plazoleta hundida de acceso al metro, a media altura entre la vereda y la mezanina. Obra de los arquitectos Bresciani Valdés Castillo Huidobro (BVCH), esta plazoleta, con su explanada y escalinatas, se establece como articulación y cómplice de la estación, distribuyendo los flujos del metro hacia la Alameda y hacia el sistema interior de pasarelas y espacios públicos de la Remodelación.

Al otro lado de la Alameda, adaptando el fragmento norte de la RSB, se construye en 1971 el emblemático edificio de la UNCTAD III. Monumental conjunto de placa y torre proyectado como futuro centro cultural metropolitano, y que incorporaba desde su origen una conexión directa

con la mezanine de la estación UC. Era denominado incluso “edificio-estación”. Lamentablemente, el destino público de este edificio se cancela con la llegada del gobierno militar (1973), y la conexión con la estación, inaugurada en 1977, no llega a habilitarse. Un incendio en el año 2006 reflota, no obstante, el carácter abierto del edificio, que se reinaugura como nuevo centro cultural metropolitano (GAM). Pero se posterga nuevamente su conexión con el metro, y la mezanine de la estación UC, junto a su espacio espejular de la RSB –la plazoleta BVCH–, sigue estando bajo la Alameda, como potencial corazón de enlace entre el norte y el sur de la avenida.

La estación Escuela Militar, principal “interconector” oriente de la capital, se sitúa más allá de los confrontados escenarios de Parrochia y Bannen. La estación se emplaza bajo la solución en desnivel del cruce de Av. Apoquindo con la circunvalación Américo Vespucio. Mientras andenes y mezanines se ubican bajo el terraplén oriente de Apoquindo, la estación se extiende bajo Vespucio hacia el poniente, mediante un par de galerías comerciales, situadas a ambos lados del túnel del metro. A través de estas se conecta además con diversos paraderos de buses y taxis colectivos, configurando la condición intermodal del lugar. Sin embargo, los locales comerciales fracasan, y son cerrados a finales de los 90’s. Se mantiene la circulación a través de las galerías, pero se vuelven inseguras y residuales, y funcionan necesariamente bajo estrictas medidas de control a cargo del metro. Su vocación pública no se corresponde con su arquitectura y diseño.

Esta situación se revierte a partir del año 2008, con la inauguración de un nuevo proyecto de iniciativa privada en el lugar: la concesión y renovación de las galerías comerciales, y su apertura e integración paisajística a las cuatro plazoletas del cruce, inyectando una nueva vitalidad al lugar, y restableciendo la postergada conexión peatonal de Apoquindo. Se organiza también una nueva configuración intermodal, como estación de trasbordo de Transantiago, nuevo sistema de transporte colectivo de la ciudad. Este proyecto, que resulta de un intenso trabajo de coordinación con Metro, Transantiago y la Municipalidad de Las Condes, reedita con éxito y reflota el interés de las frustradas iniciativas de complicidad de la década de los setenta en la Alameda y San Borja.

Los casos anteriores representan muestras diversas de como las estaciones, a través de su forma y materialidad, son capaces de acoger otras dimensiones y problemáticas de la ciudad. Se comprueba, no obstante, que el paso del

metro no genera por sí solo la regeneración automática de la ciudad; que no es sólo la obra del metro la que debe establecer demandas y condiciones para su paso, sino que –y ya es hora–, de que la ciudad retome y formule sus propias demandas hacia el metro, ampliando y potenciando los horizontes de una de las principales obras de transformación del espacio urbano contemporáneo.

Los logros del entorno de las estaciones de la L1, y en especial de la Nueva Providencia, son fruto de una fuerte iniciativa personal, gestionando caso a caso cada una de sus conquistas urbanas, conversando con los desarrolladores inmobiliarios, tranzando expectativas y posibilidades según las conveniencias y preferencias de las contrapartes. ¿Cómo es que aún no se ha logrado valorar lo suficiente estos resultados urbanos de primero orden, que dieron lugar a la construcción de una nueva vida urbana donde antes no la había, que son fruto de una visión integral del espacio público de la ciudad, y que reconocen por sobre todo el potencial urbano del metro, como herramienta moderna –o contemporánea– de creación y reformulación del espacio urbano de nuestras ciudades?

Estas conclusiones y futuros desafíos se hacen visibles tras el desarrollo de la tesis: tras la revisión y representación de la dimensión sistémica y el lugar de cada estación, resaltando y comparando los matices de cada caso, como base para la valoración de los sistemas de metro en las ciudades. La tesis se ofrece como una mirada general de Santiago a través del metro, pero a la vez como una propuesta de método para el examen del aporte y sensibilidad del metro en el espacio urbano contemporáneo.

“Entre sus muchas virtudes, Chuang Tzu tenía la de ser diestro en el dibujo. El rey le pidió que dibujara un cangrejo. Chuang Tzu respondió que necesitaba cinco años y una casa con doce servidores. Pasaron cinco años y el dibujo aún no estaba empezado. “Necesito otros cinco años”, dijo Chuang Tzu. El rey se los concedió. Transcurridos los diez años, Chuang Tzu tomó el pincel y en un instante, con un solo gesto, dibujó un cangrejo, el cangrejo más perfecto que jamás se hubiera visto.”

Italo Calvino, Ensayo sobre la Rapidez, en: Seis propuestas para el próximo milenio, 2ª edición, Siruela, Madrid 1995, pg. 67.

EPILOGO

Qué (y cómo) dibujar –reconocer, representar, y proyectar– de la dimensión urbana y la arquitectura del sistema de metro de una ciudad, ha sido la pregunta de larga formulación y respuesta de este trabajo.

Al inicio de la tesis pensaba abordar el estudio de todas las estaciones de la red de metro de Santiago (2002). Contaba entonces con 53 estaciones, distribuidas a lo largo de 3 líneas, y 40 kilómetros de vías. No obstante, en paralelo a mis primeras exploraciones, la red comienza a proyectar un crecimiento exponencial. El metro es proclamado como “eje estructural” de la reforma del sistema de transporte público de la ciudad, y se ve enfrentado a asumir de forma abrupta la más que superada dimensión metropolitana de Santiago, su expansión y crecimiento diferenciado (segregado económica y socialmente) y su formación poli-céntrica. Entre los años 2004 y 2010 la red va a más que duplicar su cobertura, incorporando la nueva línea 4 y significativas extensiones de las líneas precedentes. Superando los 100 kilómetros de red y sumando un total de 105 estaciones.

La tesis forzosamente limita su horizonte, y se aboca al estudio exclusivo de la línea 1, primera línea del sistema, particularmente al análisis en profundidad de sus estaciones (de sus primeras estaciones) y sus circunstancias. En ellas se descubre el rol ejemplar del metro para la conformación del espacio urbano del Santiago actual, y especialmente el fundamental y nutritivo diálogo cruzado con otros agentes contemporáneos de la construcción de la ciudad. La comprensión y representación de este hecho constituye el foco exclusivo de la tesis, que se aparta deliberadamente (en virtud de la coherencia y profundidad del estudio) de otros importantes temas relacionados:

¿Cómo ha sido la relación de las estaciones de las demás líneas del metro de Santiago con su entorno específico? De la línea 2, casi contemporánea a la 1, pero de naturaleza y trazado muy diferente, y de las líneas posteriores, que introducen nuevas tipologías y técnicas constructivas: los trazados elevados

y la construcción “tunelada”, y la aparición del metro en superficie en la nueva periferia.

Junto a las figuras preeminentes de Parrochia y Bannen, ¿Qué otros personajes claves habrá habido tras los equipos profesionales que los apoyaban? ¿Quiénes habrán sido los autores anónimos del diseño en detalle de las propuestas arquitectónicas y de las gestiones urbanas de uno y otro lado? ¿Qué personajes se erigen hoy como figuras decisivas del diálogo urbano del metro?

¿Qué nuevos agentes urbanos aparecen hoy junto al metro para la creación de nuevas oportunidades, de nuevos casos como Los Leones? ¿Cómo se construye el discurso del metro integrado a Transantiago? ¿Hay ahí un discurso urbano?

¿Cómo se situaba y cómo se sitúa hoy el metro de Santiago en el concierto comparado internacional? ¿Cómo se relaciona con los demás metros de la “tercera generación”, o del contexto latinoamericano? ¿Cómo ha sido interpretada la mezanine en los sistemas contemporáneos de metro de otras ciudades? ¿Cuáles han sido los principales referentes y pares de las estaciones de Santiago?

Cuestiones abiertas que, al menos para mí, animan y proyectan el trabajo de la tesis.

LISTADO DE ILUSTRACIONES

Nota 1:

Las referencias completas de las fuentes de las ilustraciones se encuentran junto a las mismas, dentro del cuerpo de la tesis. Aquellas ilustraciones donde no se señalan fuentes, son de elaboración propia.

Nota 2:

Todos los planos, fotografías y otras ilustraciones corresponden a Santiago de Chile, salvo indicaciones expresas.

Nota 3:

Se ha establecido para este listado una numeración correlativa de planos, fotografías y otras ilustraciones, que no corresponde a la numeración de cada imagen dentro del texto. Esta última se indica al final de la descripción de cada imagen, seguida del número de página en donde se encuentra.

PLANOS

	Pg.
INTRODUCCIÓN	
1. Red de Metro de Santiago 2011 (1)	10
CAPITULO 1	
(1.1)	
2. Proyecto de Metro de Santiago, 1925. Fuente: Martínez, 26 (1)	35
3. Proyecto de Metro de Santiago, 1944. Fuente: página web de Chiletrenes (2)	35
4. Alcantarillado de Santiago de 1905, planta horizontal. Fuente: Larraín Bravo, s/n (3)	36
5. Directrices del trazado fundacional, sobre plano de Santiago de 1841(4)	36
6. Santiago 1875, Plano de Ernesto Ansart. Copia en: Biblioteca Pont. Univ. Católica de Chile (5)	38
7. Ferrocarril de Circunvalación de Santiago. Fuente: Lanuza, 50 (6)	39
8. Red de Tranvías de Santiago en 1934. Fuente: Muñoz 2007 (7)	39
9. Galerías y pasajes peatonales del centro de Santiago, 1960. En: Rosas 1986 (8)	41
10. Karl Brunner, Plan de Vías de Tránsito para Santiago, 1932. Fuente: Hofer 2006, 31 (10)	41
11. Karl Brunner, Propuesta de Ferrocarril Metropolitano para Santiago. Fuente: Hofer 198-, 42 (10)	41
12. Plan Regulador Intercomunal de Santiago 1960. Fuente: Seis Planes para Santiago, 47 (11)	43
13. Plan de Transporte Metropolitano de Santiago 1974, Red Vial. Fuente: Parrochia, 56 (12)	43
14. Transantiago: recorridos troncales y áreas de distribución local. Fuente: Archivo Transantiago (14)	45
15. Santiago, Intercambios. Estaciones de metro y estaciones de trasbordo de Transantiago (15)	47
16. Santiago, Metro y Autopistas urbanas (16)	49
(1.2)	
17. Metro de Santiago: esquema básico de 5 líneas 1972/74/77. En: DGOP 1972 y DGM 1974 y 77 (4)	54
18. Proyecto Red de Metro 1969, con 15 líneas. En: Parrochia, 46 (5)	57
19. Red de Metro de Santiago: Crecimiento 1975-2010 (10)	66
20. Red de Metro de Santiago 2010, sobrepuesto al Proyecto de Metro de 5 líneas de 1968 (11)	67
(1.3)	
21. Línea 1 del Metro de Santiago, trazado de 1970. Fuente: Archivo METRO S.A. (1)	71
22. Línea 1, alternativas de trazado por Providencia, 1973-74. Fuente: DGM 1974, 30-31 (2)	71
23. Plantas, sección longitudinal y axonométrica de la estación "Tipo A" (9)	82
24. Plantas, sección longitudinal y axonométrica de la estación "Tipo FN" (10)	84
25. Plantas, sección longitudinal y axonométrica de la estación "Tipo FQ" (11)	86
26. Plantas, sección longitudinal y axonométrica de la estación "Tipo D" (12)	88
(1.4)	
27. Proyecto Av. Norte-Sur, planta de trazado del tramo central. En: Parrochia, 145 (3)	92
28. Estación Los Héroes, planta de emplazamiento sobre fotografía aérea 2005 (2)	93
29. Remodelación Alameda Bernardo O'Higgins, fragmento de plano. En: Parrochia, 92-93 (7)	95
30. Estación Los Héroes L1, sección longitudinal. Fuente: Archivo METRO S.A. (10)	96
31. Estación Central, planta de emplazamiento sobre fotografía aérea 2005 (14)	99
32. Remodelación de la Alameda, Seccional Plaza Argentina. En: Parrochia, 86-87 (16)	101
33. Estación Central, sección transversal: estaciones de metro y FFCC (19)	103
34. Estación Central, sección longitudinal. Fuente: Archivo METRO S.A. (20)	103
35. Estación U. de Chile, planta de emplazamiento sobre fotografía aérea 2005 (22)	105

36. Estación U. de Chile, planta de trazado bajo la Alameda. Fuente: Archivo METRO S.A. (26)	107
37. Estaciones La Moneda, U. de Chile y Santa Lucía junto a la trama de pasajes del centro (28)	109
38. Estación U. de Chile, sección longitudinal. Fuente: Archivo METRO S.A. (30)	109
39. Estación Baquedano, planta de emplazamiento sobre fotografía aérea 2005 (31)	111
40. Red de metro y sistema de parques en el centro de Santiago, 2009 (33)	115
41. Estación Baquedano, sección transversal L1 –longitudinal L5– (38)	117
(1.5) 42. Rotonda y Paso Bajo Nivel Pajaritos, planta de proyecto, 1974. Fuente: Parrochia, 80 (4)	121
43. Estación Pajaritos, planta de emplazamiento sobre fotografía aérea 2005 (6)	123
44. Estación Pajaritos, sección transversal (7)	123
45. Estación Las Rejas, planta de emplazamiento sobre fotografía aérea 2005 (11)	127
46. Estación Las Rejas, sección transversal bajo la Alameda (12)	127
47. Transantiago: Planta Estación de Traslado Alameda–Las Rejas. Fuente: Archivo Transantiago (14)	129
48. Estación U. de Santiago, planta de emplazamiento sobre fotografía aérea 2005 (15)	131
49. Estación U. de Santiago, sección transversal junto a Terminal de Buses Alameda (18)	133
50. Estación Escuela Militar, planta de emplazamiento sobre fotografía aérea 2005 (21)	135
51. Subcentro Las Condes, planta nivel calle. Fuente: web Subcentro Las Condes (22)	135
52. Subcentro Las Condes, sección y planta galerías. Fuente: web Subcentro Las Condes (24)	137
53. Escuela Militar, sección transversal de la estación y su entorno (29)	139
54. Transantiago: Planta Estación de Traslado Escuela Militar. Fuente: Archivo Transantiago (14)	139
CAPITULO 2	
(2.1) 55. Santiago: coincidencia de estaciones de metro y vacíos urbanos (2)	147
56. Santiago: marco geográfico y vacíos urbanos (3)	149
57. Santiago: vacíos urbanos del metro (5)	157
58. Santiago: coincidencias de la red de metro 2010 y Plan Metropolitano de Transporte de 1974 (7)	159
59. Estación Toesca (L2), planta de emplazamiento sobre fotografía aérea 2005 (9)	161
60. Línea 4 y Av. Américo Vespucio, fragmento del trazado sobre fotografía área c. 1978 (10)	162
(2.2) 61. Estaciones San Pablo y Neptuno, emplazamiento en la avenida parque Neptuno (5)	167
62. Plaza Cívica, Proyecto de Remodelación de la DGM, c. 1972. En: Parrochia, 99 (8)	171
63. Estaciones República, Los Héroes y la Moneda en el parque central de la Alameda (11)	173
64. Proyecto Plaza de la Ciudadanía, planta nivel (-1). Fuente: web Undurraga & Deves Arquitectos (12)	174
65. Estaciones La Moneda y U. de Chile junto a la Plaza de la Ciudadanía, planta niv. calle (13)	175
66. Estaciones La Moneda y U. de Chile junto a la Plaza de la Ciudadanía, sección longitudinal (14)	175
67. Estación Salvador, planta de emplazamiento sobre fotografía aérea 2005 (16)	179
68. Estación Salvador, sección transversal entre Providencia y río Mapocho (19)	180
69. Parque Providencia, planta general de proyecto. En: Viveros y otros, 85 (20)	181
70. Estación Franklin (L2), planta de emplazamiento (23)	183
71. Zanjón de la Aguada, anillo de ferrocarriles y líneas 2, 5 y 4 del metro (24)	183
(2.3) 72. Estación U. Católica, emplazamiento en vértice nor–oriente del centro (1)	187
73. Remodelación San Borja, planta general y emplazamiento del proyecto (2)	189
74. Localización proyectos CORMU en Santiago. En: CORMU 1969 (3)	191
75. Hauptstadt Berlin, planta general de proyecto. En: Smithson, 58 (10)	197
76. Remodelación San Borja, planta conjunto BVCH. Fuente: Archivo de Originales FADEU (13)	199
77. Estación U. Católica y Remodelación San Borja, sección transversal. Fuente: Schmitt 2003 (14)	199
78. Remodelación San Borja, fragmento realizado del proyecto (18)	205

79. Trama interior de calles del Barrio Lastarria y entorno cultural del edificio UNCTAD III (19)	207
80. Estación U. Católica, sección transversal proyecto Metro 1972. Fuente: Archivo METRO S.A. (25)	214
81. Estación U. Católica, planta mezanine y salidas, Metro 1972. Fuente: Archivo METRO S.A. (26)	215
82. Remodelación San Borja, det. escalinata Plaza Poniente. Fuente: Archivo de Originales FADEU (33)	217
83. Remodelación San Borja, planta Plaza Poniente. Fuente: Archivo de Originales FADEU (34)	217
84. Edificio UNCTAD III, sección longitudinal. En: Hazbún 2001 (36)	218
85. Estación U. Católica, pieza de enlace de la RSB y la UNCTAD (38)	219
86. Estación U. Católica, emplazamiento del enlace potencial de la estación (39)	221

CAPITULO 3

(3.1)	87. Nueva Providencia, trazado inicial de Germán Bannen. Fuente: Archivo Germán Bannen (1)	226
	88. Nueva Providencia, planta general y esquema de funcionamiento. En: G. Bannen 1980, 30-31 (5)	231
	89. Línea 1, plano alternativas de trazado Costanera Providencia. Fuente: Archivo Mun. Providencia (7)	235
	90. Remodelación del centro de Providencia – alternativa metropolitano. En: Mardones, 33 (8)	235
	91. Línea 1, túnel y estaciones bajo el trazado de la Nueva Providencia, 1970 (10)	241
	92. Nueva Providencia, trazado general con fragmentos de la Línea 1, 1972 (11)	241
	93. Plan de Pasajes de Providencia, esquema inicial c. 1975. En: Mora y Zapata 2004 (12)	243
	94. Plan de Pasajes de Providencia, detalle sector central. Fuente: Archivo Mun. Providencia (13)	243
	95. Nueva Providencia, sección transversal genérica del proyecto. En: G. Bannen 1980, 30 (16)	245
	96. Línea 1 y Nueva Providencia: túnel, estaciones y estacionamientos subterráneos (17)	247
(3.2)	97. Estación Los Leones, sección transversal entre las dos Providencias (1)	251
	98. Estación Los Leones, emplazamiento en plano de trazado de la Nueva Providencia (5)	257
	99. Estación Los Leones, emplazamiento y expansión horizontal del nivel mezanine (6)	257
	100. Edificio Centro Nuevo y Paseo Las Palmas, planta niv. Calle. En: Larraín y otros 1979, 39 (7)	259
	101. Centro Comercial Providencia, sección de espacios “multi-niveles”. En: Villarroel, 76 (10)	261
	102. Estación Los Leones, planta de emplazamiento DGM, 1978. Fuente: Archivo METRO S.A. (16)	265
	103. Estación Los Leones, sección transversal: espacios públicos en desnivel junto a la estación (21)	271
	104. Nueva Providencia, nuevos proyectos y nuevos espacios comerciales en desnivel, 1970-90 (22)	271
(3.3)	105. Estación La Moneda, sección transversal galerías comerciales y mezanine oriente (1)	279
	106. Estación La Moneda, planta de emplazamiento sobre fotografía aérea 2005 (2)	279
	107. Estación Pedro de Valdivia, emplazamiento y relación con trama de pasajes peatonales (8)	283
	108. Nueva Providencia, trazado alternativo por Remodelación Providencia (10)	285
	109. Estación Pedro de Valdivia, sección transversal por mezanine y galería comercial (14)	287
	110. Población de la Caja Nacional de Ahorros (1930), plano de planta. En: Palmer 1984, 69 (17)	291
	111. Población de Oficiales de Carabineros (1930), fachadas. En: Palmer 1984, 91 (19)	291
	112. Población de Oficiales de Carabineros (1930), plano de planta. En: Palmer 1984, 90 (20)	291
	113. Nueva Providencia, plano de trazado sector estación Manuel Montt (21)	292
	114. Estación Manuel Montt, emplazamiento junto a la antigua calle Barros Borgoño (23)	293
	115. Estación Manuel Montt, sección transversal con la remodelación de la plaza F. Dawes (25)	295
	116. Nueva Providencia, bucle oriente del proyecto (27)	299
	117. Estación Tobalaba, emplazamiento y configuración original de las salidas (29)	299
	118. Estación Tobalaba, emplazamiento y configuración actual con intercambio a L4 (30)	301

FOTOGRAFÍAS

	Pg.
INTRODUCCIÓN	
1. Estación Baquedano, L1. Vista hacia el andén desde el puente de intercambio, sep. 2005 (2)	13
2. Estación Bermondsey, Jubilee Line Extension, Londres. Fuente: Powell, 76 (4)	16
3. Estación Kongens Nytorv, Copenhague. En: Wustlich, 53 (5)	16
4. Estación "Casa de Música", Oporto. En: EL CROQUIS 124 (2005), 139 (8)	23
5. Estación "Casa de Música", Oporto. En: EL CROQUIS 124 (2005), 142 (9)	23
CAPITULO 1	
(1.1) 6. Santiago, obras de la Av. Pie de Cerro, c.1975. En: Parrochia, 111 (13)	44
(1.2) 7. Vista de la Av. Norte-Sur y la L2, c.1975. En: Parrochia, 144 (1)	50
8. Vista aérea del trébol de cruce de Vespucio y Kennedy, c.1975. En: Parrochia, 119 (2)	53
9. Vista aérea del nudo vial entre las Costaneras y la Av. Norte-Sur, c.1975. En: Parrochia, 136 (3)	53
10. Av. Grecia, vista hacia la rotonda de A. Vespucio, c.1975. En: Parrochia, 188 (6)	61
11. Rotonda elíptica Vespucio-Departamental, vista aérea c.1975. En: Parrochia, 196 (7)	61
12. Estación San Joaquín, L5. Vista desde Av. V. Mackenna, 2005 (8)	63
13. Estación elevada de la L5, vista al interior del andén, 2005 (9)	63
(1.3) 14. Estación Unión Latinoamericana, nave interior y mezanine balcón "Tipo A" (3)	75
15. Estación Universidad Católica, "Tipo FN" (4)	76
16. Estación Manuel Montt, "Tipo FQ" (5)	76
17. Estación Neptuno, vista interior del pabellón-mezanine "Tipo D" (6)	78
18. Estación Neptuno, detalle del pabellón-mezanine "Tipo D" (7)	78
19. Estación Neptuno, detalle de la cubierta "Tipo D" (8)	79
(1.4) 20. Estación Los Héroes, en el cruce de la Alameda y la Av. Norte-Sur, c. 1975. En: Parrochia, 153 (1)	91
21. Estación Los Héroes, 'jardines suspendidos' sobre la mezanine L2, c. 1978. En: Parrochia, 92 (4)	94
22. Los Héroes, vista enfrentada del andén L1, 2005 (8)	96
23. Estación Los Héroes, vista desde la mezanine hacia el andén, 2005 (9)	96
24. Estación Los Héroes, terraza y escalinatas en el parque central de la Alameda, 2005 (11)	97
25. Estación Los Héroes, escalinatas y pasarelas de acceso sobre la Norte-Sur, 2005 (12)	97
26. Los Héroes, pabellón semi-enterado de la mezanine L2 en Alameda con Av. Norte-Sur, 2005 (13)	97
27. Estación Central, vista aérea c. 1975. En: Parrochia, 88 (15)	100
28. Estación Central, vista interior de la nave central desde el andén, 2005 (17)	102
29. Estación Central, vista desde la mezanine hacia el andén, 2005 (18)	102
30. Estación Central, vistas desde la Alameda y del interior de la estación del FFCC, 2005 (21)	103
31. Estación U. de Chile, vista interior desde el andén, 2005 (23)	105
32. Estación U. de Chile, galerías comerciales, 2005 (24)	107
33. Estación U. de Chile, vista hacia el andén desde la mezanine, 2005 (25)	107
34. Estación U. de Chile, triple altura sobre el andén, 2005 (29)	108
35. Estación U. de Chile, salida a través del edificio Santiago Centro, 2005 (27)	109
36. Estación Baquedano, plazoleta hundida de salida en Plaza Italia, 2005 (32)	114
37. Estación Baquedano, vista de Plaza Italia desde la plazoleta hundida de salida, 2005 (34)	114
38. Estación Baquedano, andén L5, 2005 (35)	116
39. Estación Baquedano, escaleras de interconexión entre niveles de L1 y L5, 2005 (36)	116

(1.5)	40. Estación Pajaritos, vista aérea junto al Camino Lo Prado, c.1975. En: Parrochia, 81 (1)	119
	41. Estación Pajaritos, andén semicubierto, c. 1975. En: Parrochia, 81 (2)	119
	42. Extremo poniente de la Alameda, vista aérea c. 1975. En: Parrochia, 83 (3)	121
	43. Estación Pajaritos, vista desde el espacio de intercambio modal con buses (5)	122
	44. Estación Las Rejas, túneles de acceso a la mezanine, 2005 (9)	125
	45. Estación Las Rejas, salida sobre la Alameda antes y después de Transantiago, 2005 y 2007 (12)	128
	46. Estación Las Rejas, paraderos de Transantiago sobre la Alameda, 2007 (13)	129
	47. Estación U. de Santiago, salida al interior del Terminal de Buses Alameda, 2005 (16)	131
	48. Estación U. de Santiago, escalinata de acceso desde la Alameda, 2005 (17)	133
	49. Estación Escuela Militar, en construcción a fines de los '70. En: Parrochia, 184 (19)	134
	50. Estación Escuela Militar, cruce de Av. A. Vespucio bajo el puente de Av. Apoquindo, 2005 (20)	134
	51. Estación Escuela Militar, escalera de salida hacia el trébol de enlace vial, 2005 (23)	136
	52. Estación Escuela Militar, túnel interior de conexión a las galerías comerciales, 2005 (25)	137
	53. Estación Escuela Militar, galería comercial sur antes de su remodelación, 2005 (26)	137
	54. Estación Escuela Militar, vista del entorno desde el puente de Av. Apoquindo, 2005 (27)	138
	55. Estación Escuela Militar, paradero de taxis junto a una salida de la estación, 2005 (28)	138

CAPITULO 2

(2.1)	56. Plaza de Armas de Santiago, escalinata y paseo a la salida del metro, 2005 (1)	145
	57. Plaza Italia, río Mapocho y cerro San Cristóbal, vista panorámica, 2005 (6)	157
	58. Estación Toesca (L2), vista del pabellón mezanine junto a la Av. Norte-Sur, 2005 (8)	160
	59. Rotonda Quilín, fotografía aérea c. 1975. En: Parrochia, 193 (11)	163
	60. Rotonda Quilín y estación de metro (L4), 2006. Fuente: web Plataforma Urbana (12)	163
(2.2)	61. Av. Neptuno con Camino Lo Prado, vista aérea c. 1975. En: Parrochia, 75 (1)	165
	62. Estación San Pablo, vista desde el entorno del pabellón mezanine, 2005 (3)	167
	63. Estación Neptuno, entorno y pabellón mezanine, 2005 (4)	167
	64. Alameda Bernardo O'Higgins, vista aérea desde el poniente c. 1975. En: Parrochia, 36 (6)	169
	65. Plaza de la Ciudadanía y Palacio de la Moneda, 2006 (9)	173
	66. Plaza de la Ciudadanía y barrio cívico, vista desde la Alameda, 2006 (10)	173
	67. Estación Salvador, durante su construcción c. 1974. En: DGM 1974 (15)	177
	68. Estación Salvador, vista desde el parque Balmaceda y escalinatas de acceso, 2005 (17)	179
	69. Estación Salvador, vista aérea del entorno c.1984. En: Palmer 1987, 76 (18)	180
	70. Estación Salvador, vista de un acceso y el interior de la mezanine, 2005 (21)	181
	71. Estación Franklin (L2), pabellón de acceso c. 1978. En Parrochia, 168 (22)	183
(2.3)	72. Remodelación San Borja y edificio UNCTAD, c. 1972. En: Edificio Sede para UNCTAD III (6)	193
	73. Remodelación San Borja, maqueta de anteproyecto. En: Pérez 2006, 122 (7)	193
	74. Remodelación San Borja, conjunto BVCH c. 1970. En: Pérez 2006, 125 (11)	198
	75. Estación U. Católica, salida junto a la plazoleta de la Remodelación San Borja, 2005 (12)	198
	76. Remodelación San Borja, escaleras y pasarelas clausuradas, 2009 (15)	203
	77. Remodelación San Borja, placas y pasarelas del sector sur, 2009 (16)	204
	78. Remodelación San Borja, rampa clausurada del sistema de terrazas centrales, 2009 (17)	204
	79. Edificio UNCTAD III, maqueta de proyecto. En: Hazbún 2001 (20)	209
	80. Edificio UNCTAD III, cerramiento hacia la Alameda, 2005 (22)	213
	81. Estación U. Católica, salida hacia la vereda norte de la Alameda, 2005 (27)	215
	82. Estación U. Católica, salida hacia la vereda norte de la Alameda, 2005 (28)	215
	83. Estación U. Católica, túnel de salida norte, junto a la UNCTAD, 2005 (29)	215

84. Estación U. Católica, vista desde la plazoleta hundida de la RSB, 2005 (30)	215
85. Estación U. Católica, escalinata de salida hacia la RSB, 2005 (31)	215
86. Estación U. Católica, escalinatas de salida desde la plazoleta de la RSB, 2005 (32)	216
87. Edificio UNCTAD III, detalle maqueta de proyecto. En: Covacevich y otros 1972 (35)	218
88. Edificio UNCTAD III, detalle posterior maqueta de proyecto. En: Covacevich y otros 1972 (37)	218
89. Estación U. Católica, vista de la pieza urbana de la estación desde el cerro Santa Lucía, 2009 (40)	223

CAPITULO 3

(3.1) 90. Av. Providencia, congestión vehicular c. 1970. En: G. Bannen 1987, 28 (3)	229
91. Av. Providencia, congestión vehicular c. 1970. En: Sociedad Cormu-Providencia 1975 (4)	229
92. Línea 1, fotografía de obra sector P. de Valdivia, c. 1970. Fuente: Archivo Mun. Providencia (9)	239
93. Nueva Providencia, vista aérea del bucle central, 1980. Fuente: Archivo Mun. Providencia (14)	244
(3.2) 94. Espacio público en desnivel, Holanda. Fuente: webs De Architecten Cie y Soeters Van Eldonk Arch. (4)	254
95. Conjunto Dos Providencias, vista desde Nueva Providencia c. 1979. En: Fernández y otros, 38 (8)	259
96. Estación Los Leones, fotografía de obra c.1979. Fuente: Archivo Mun. Providencia (9)	259
97. Nueva Providencia en construcción, sector Los Leones, 1979. Fuente: Archivo Mun. Providencia (11)	261
98. Edificio Plaza Lyon, vista desde Nueva Providencia. En: Larraín y otros 1984, 35 (12)	262
99. Edificios Centro Nuevo, Dos Providencias y Las Terrazas, desde Edificio Plaza Lyon, 2008 (15)	263
100. Estación Los Leones, vista interior mezanine, galerías y plazoleta de acceso, 2005 (17)	265
101. Nueva Providencia, vista área sector Ricardo Lyon, 1980. Fuente. Archivo Mun. Providencia (18)	266
102. Nueva Providencia, vista aérea bucle central, 2006. En: Bannen y Chateau, 27 (19)	267
103. Sergels Torg, Estocolmo. Fuente: web Webbkameror (20)	269
104. Paseo Santa Magdalena, vista hacia Av. Providencia, 2007 (23)	273
105. Paseo Las Palmas, junto a la plazoleta hundida de acceso a la estación Los Leones, 2007 (24)	273
106. Plazoletas en nivel (-1) en torno a la estación Los Leones, 2007 (25)	273
(3.3) 107. Estación La Moneda, galería comercial de acceso a la mezanine oriente, 2005 (3)	278
108. Nueva Providencia, vista aérea sector P. de Valdivia, c. 1980. Fuente: Archivo Mun. Providencia (4)	281
109. Nueva Providencia, nuevas torres de oficinas junto a la Remodelación Providencia, 2005 (5)	282
110. Remodelación Providencia en construcción, 1958. Fuente: Archivo Mun. Providencia (6)	283
111. Remodelación Providencia, vista de edificio demolido, 1973. Fuente: Biblioteca FADEU UC (7)	283
112. Instituto Cultural de Providencia, c. 1995. En: Bannen y Chateau, 135 (9)	284
113. Estación Pedro de Valdivia, salida hacia la plaza Cardenal Samore, 2008 (11)	285
114. Espacio privado de uso público, en el entorno de la estación Pedro de Valdivia, 2008 (12)	285
115. Estación Pedro de Valdivia, galería comercial en túnel de salida norte, 2005 (13)	287
116. Estación Pedro de Valdivia, túnel y escalera de salida norte, 2005 (15)	287
117. Av. Providencia, entre M. Montt y A. Varas, c. 1975. Fuente: Archivo Mun. Providencia (16)	289
118. Barrio-jardín en torno a la estación Manuel Montt, 1982. En: Palmer 1984, 64 (18)	291
119. Estación Manuel Montt, acceso desde la plaza Felipe Dawes, 2005 (22)	293
120. Estación Manuel Montt, locales comerciales junto a la salida hacia la plaza, 2005 (24)	294
121. Estación Manuel Montt, acceso a través de la remodelada plaza Felipe Dawes, 2011 (26)	295
122. Estación Tobalaba, escalinatas de salida nor-poniente, 2005 (28)	299
123. Estación Tobalaba, locales comerciales en el túnel de salida sur-poniente, 2005 (31)	301
124. Nueva Providencia, extremo oriente del proyecto junto a Av. Tobalaba, 2005 (32)	302
125. Nueva Providencia, vista aérea de la regeneración del lugar, 2006. En: Bannen y Chateau, 25 (35)	305

OTRAS ILUSTRACIONES

	Pg.
INTRODUCCION	
1. BART de San Francisco, imagen de proyecto. En: Lewis, 76. (3)	14
2. Estación Kongens Nytorv, Copenhague. Sección transversal. En: Wustlich, 54 (6)	16
3. Portada del libro "Santiago en el tercer cuarto del S. XX" de Juan Parrochia Beguin (7)	19
4. Transición urbana. Composición fotográfica de elaboración propia (10)	27
CAPITULO 1	
(1.4) 5. Remodelación del Parque Central de la Alameda, imagen de proyecto. En: Parrochia, 89 (5)	94
6. Estación Los Héroes, imagen de proyecto en el parque de la Alameda. En: Parrochia, 52 (6)	94
(1.5) 7. Estación Las Rejas, perspectiva interior de proyecto. En: Parrochia, 82 (8)	125
CAPITULO 2	
(2.1) 8. Metro de Santiago: áreas servidas, galaxias y estaciones. En: Parcerisa y Rubert, 79 (4)	150
9. Diagrama de niveles urbanos de estaciones de metro en nudos viales de Santiago (13)	163
(2.2) 10. Estación Violeta Parra, perspectiva a vuelo de pájaro c.1970. En: Parrochia, 78 (2)	167
11. Estación Moneda, esquema de localización y conexiones urbanas c.1970. En: Parrochia, 94 (7)	171
(2.3) 12. Remodelación San Borja, emplazamiento de antiguos edificios del lugar (4)	191
13. Remodelación San Borja, esquema de emplazamiento en Santiago. En: rev. AUCA n° 16 (1969) (5)	191
14. Golden Lane City, fotomontaje del proyecto. En: Smithson, 24 (8)	194
15. Remodelación San Borja, esquema de elementos del proyecto. En: CORMU 1969 (9)	195
16. Edificio UNCTAD III, esquemas de proyecto. En: Covacevich y otros 1972 (21)	211
17. Centro Cultural Gabriela Mistral, esquema de proyecto. En: web Consejo Nacional de la Cultura (23)	213
18. Centro Cultural Gabriela Mistral, vista de proyecto. En: Diario El Mercurio (2007) (24)	213
CAPITULO 3	
(3.1) 19. Diagrama área urbana de Santiago hacia 1950. En: G. Bannen 1987, 29 (2)	229
20. Nueva Providencia, croquis de proyecto. En: Sociedad Cormu-Providencia 1975 (6)	233
21. Nueva Providencia, croquis de G. Bannen del bucle central. Fuente: Archivo Mun. Providencia (15)	244
22. Estacionamientos urbanos Génova y Málaga, M. Solà-Morales. En: Zardini, 28 y 51 (18)	247
(3.2) 23. Souterrain Tram Tunnel de la Haya, OMA. Fuente: web Office for Metropolitan Architecture (3)	253
24. Edificio Plaza Lyon, axonométrica de proyecto. En: Larraín y otros 1984, 32 (14)	262
25. Edificio Plaza Lyon, corte fugado desde plazoleta central. En: Larraín y otros 1984, 35 (13)	263
(3.3) 26. Costanera Center, propuesta de conexión con estación Tobalaba. Fuente: web Cencosud (33)	303
27. Costanera Center, esquema volumétrico del proyecto. Fuente: web Cencosud (34)	303

BIBLIOGRAFIA

SOBRE METRO, MOVILIDAD Y ESPACIO URBANO

LIBROS Y CAPITULOS DE LIBROS:

Aguiló, Miguel. *El paisaje construido: una aproximación a la idea de Lugar*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1999.

Andersson, Thorbjörn. "Jeder Raum hat seinen Platz". En: *Plätze und städtische Freiräume von 1993 bis heute / Urban Squares: Recent European promenades, squares and city centers*. Munich: Callwey - Birkhäuser, 2002. 112-120

Ascher, François. *Los Nuevos Principios del Urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial, 2004.

Barañano Letamendía, Kosme María de. *Metro de Bilbao: Proyectos de Arquitectura*. Vitoria: Eusko Jaurlaritzaren Argitalpen-Zerbitzu Nagusia, 1989.

Boddy, Trevor. "Subterránea y elevada: la construcción de la ciudad análoga". En: Sorkin, Michael, ed. *Variaciones sobre un Parque Temático: la nueva ciudad americana y el fin del espacio público*. Barcelona: Gustavo Gili, 2004. 145-176

Bru, Eduard, ed. "La Mirada Larga". En: *Nuevos Territorios, Nuevos Paisajes*. Barcelona: Museo de Arte Contemporáneo de Barcelona y Actar, 1997. 7-19

Busquets, Joan y Felipe Correa, eds. *Ciudades X Formas: una nueva mirada hacia el proyecto urbanístico*. Cambridge, Mass.: Harvard University, Graduate School of Design y Nicolodi Editore, 2006.

Dupuy, Gabriel. *El urbanismo de las redes: teorías y métodos*. Barcelona: Oikos-Tau, 1998.

Febrès, Miserachs y Salas. *Metros i Metròpolis*. Barcelona: Instituto de Ediciones de la Diputación de Barcelona, 1990.

Gehl, Jan y Lars Gemzoe. *Nuevos Espacios Urbanos*. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

Gehl, Jan. *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté, 2006.

Gómez Ordoñez, José Luis. "La Atracción del Metro", en: Parcerisa, Josep y María Rubert de Ventós. *Galaxias Metropolitanas*. Barcelona: Ediciones UPC, 2002. 26-31.

Hackelsberger, Christoph. *U-Bahn Architektur in München. Subway Architecture in Munich*. Munich; New York: Prestel, 1997.

- Herce, Manuel. *Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Reverté, 2009.
- Herce, Manuel y Joan Miró Farrerons. *El soporte infraestructural de la ciudad*. Barcelona: Ediciones UPC, 2002.
- Huisman, Jaap. "The way down is the way out. Using subterranean space on an urban development scale". En: Meijerfeldt, Ernst von y Marit Geluk, eds. *Below ground level: creating new spaces for contemporary architecture*. Basel: Birkhäuser, 2003. 52–61
- Imebisa (España). *Diez Años del Proyecto Metro de Bilbao*. Bilbao: Imebisa, 1998.
- Julià Sort, Jordi. *Redes Metropolitanas*. Barcelona: Gustavo Gili, 2006.
- Lawrence, David. *Underground Architecture*. Middlesex: Capital Transport Publishing, 1994.
- Lortie, André, Olivo Barbieri y otros, eds. *The 60s: Montreal thinks big*. Montreal: Canadian Centre for Architecture, 2004.
- Lewis, David. *La Ciudad: Problemas de Diseño y Estructura*. Barcelona: Gustavo Gili, 1968.
- Miralles-Guasch, Carme. *Ciudad y Transporte, el Binomio Imperfecto*. Barcelona: Ariel, 2002.
- Okamoto, Ray Y. *Urban design Manhattan: Regional Plan Association*. Nueva York: Viking Press, 1969.
- Ordeig Corsini, José María. *Diseño urbano y pensamiento contemporáneo*. Barcelona: Instituto Monsa de Eds., 2004.
- Paolozzi, Eduardo. *Underground Design*. Londres: Architectural Association, 1986.
- Parcerisa, Josep y María Rubert de Ventós. *Galaxias Metropolitanas*. Barcelona: Ediciones UPC, 2002.
- Powell, Ken. *The Jubilee Line Extension*. Londres: Laurence King, 2000.
- Rauch, Jürgen. *Die Architektur von U-Bahnhöfen. The Architecture of Underground Stations*. Stuttgart; Zürich: Krämer, 1995.
- Richards, Brian. *New movement in cities*. Londres: Studio Vista, 1966.
- Sassen, Saskia. "Prólogo". En: Solà-Morales, Ignasi de. *Territorios*. Barcelona: Gustavo Gili, 2002. 7–19.
- Smithson, Alison y Peter. *Urban Structuring: studies from Alison and Peter Smithson*. Londres: Studio Vista, 1967.
- Solà-Morales, Ignasi de. *Territorios*. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.
- Solà-Morales, Manuel de. *De Cosas Urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

Solà-Morales, Manuel de, ed. *Ciudades, esquinas = Cities, corners*. Barcelona: Lunwerg, 2004.

Souto de Moura, Eduardo. "Estación Casa de Música del metro de Oporto. Oporto, Portugal, 1997-2005". En: Nufrio, Anna, ed. *Eduardo Souto de Moura. Conversaciones con estudiantes*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008. 30-37

Zardini, Mirko, ed. *Manuel de Solà: Progettare città/ Designing Cities*. Lotus Quaderni Documents N° 23. Milán: Electa, 1999.

ARTICULOS DE REVISTAS:

AAVV. "Forme del movimento". Revista *Casabella* v.70, n.740 (dic. 2005 - ene. 2006), número dedicado.

AAVV. "Metro-polis: la sfida del trasporto su ferro a Napoli e in Campania = The rail transport challenge in Naples and Campania". Revista *Abitare* n.464, (septiembre 2006), suplemento dedicado.

Ascher, François. "Ciudades con velocidad y movilidad múltiples: un desafío para los arquitectos, urbanistas y políticos". Revista *ARQ* n.60 (julio 2005), 11-19.

Brillembourg, Alfredo y Hubert Klumpner. "Urban- Think Tank: Metro Cable, Caracas, 2007-10". Revista *Lotus International* n.143 (agosto 2010), 50-57.

Cannatà, Michele y Fatima Fernandes. "Territorio compartido. La nueva red de metro de Oporto". Revista *Arquitectura Viva* n.109 (2006), 34-37.

Dana, Karine. "Corinne Vezzoni: pole d'échanges, Marseille". Revista *Moniteur architecture AMC* n.198 (junio-julio 2010), 62-65.

Lapintie, Kimmo. "Vieko metro pääkaupunkia länteen? = Will the new Metro line take the capital city westward? (Helsinki, Finland)". Revista *ARKKITEHTI* v.105, n.2 (2008), 30-35.

Menard, Jean-Pierre. "Flux Mecaniques: station de metro Rathaus, Bochum, Allemagne; Porto, Portugal". Revista *Moniteur architecture AMC* n.173 (octubre 2007), 132-146.

Solà-Morales, Manuel de. "La segunda historia del proyecto urbano". Revista *UR* n.5 (enero 1987), 21-24.

Solà-Morales, Manuel de. "Estacions del metro a Porto i Copenhague: criptes publiques". Revista *Quaderns d'arquitectura i urbanisme* n.252 (invierno 2006), 64-79.

Wustlich, Reinhart. "Verflechtung und Ausbau: Untergrundbahn 'Metro' in Kopenhagen- Architekten KHR Arkitekten u. a.". Revista *deutsche bauzeitung* v.143 n.02 (2009), 52-59.

DOCUMENTOS Y SITIOS DE INTERNET:

De Architecten Cie. "Beurstraverse shopping precinct, Rotterdam". *De Architecten Cie, Projects*. Ene. 2008 <<http://www1.cie.nl/projects/architecture/mixed-use/beurstraverse,-rotterdam.aspx>>

OMA. "Souterrain Tram Tunnel, Netherlands, The Hague, 2004". *Office for Metropolitan Architecture*. Ene. 2008 <http://www.oma.eu/index.php?option=com_projects&view=portal&id=183&Itemid=10>

Soeters Van Eldonk Ponc. "Master Plan, Mariëburg, Nijmegen". *Soeters Van Eldonk Ponc, Projects, Urban Planning*. Ene. 2008 <<http://soetersvaneldonk.nl/eng/p-marienburg2.html>>

Urbanrail. Jun. 2007 <<http://urbanrail.net/>>

SOBRE SANTIAGO Y EL METRO DE SANTIAGO:

LIBROS, CAPITULOS DE LIBROS Y TESIS:

Astaburuaga, Ricardo. "La Ciudad de Vicuña Mackenna". En: Pérez de Arce, Rodrigo; Astaburuaga, Ricardo y Hernán Rodríguez, eds. *La Montaña Mágica/ El Cerro Santa Lucía y la Ciudad de Santiago*. Santiago: Ediciones ARQ, 1993.

AA.VV. *Juan Parrochia Beguin / Premio 1996, Seis Planes para Santiago*. Serie Premio Nacional de Urbanismo N° 1. Santiago: Arquitaller, 1996.

Bannen Lanata, Pedro y Francisco Chateau Gannon, eds. *La Ciudad de Providencia en la obra de Germán Bannen*. Santiago: Ediciones ARQ, 2007.

Bannen Lanata, Pedro, ed. "Providencia: lugar y espacio público. La construcción del espacio urbano como proyecto de arquitectura". Seminario de Investigación, Escuela de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2004.

Bannen Lanata, Pedro. *Santiago de Chile: quince escritos y cien imágenes*. Santiago: Ediciones ARQ, 1995.

Bannen Lay, Germán. "La Ciudad de Providencia". En: Bannen, Pedro y Francisco Chateau, eds. *La Ciudad de Providencia en la obra de Germán Bannen*. Santiago: Ediciones ARQ, 2007. 20

Bannen Lay, Germán. "¿Dónde está el límite entre la Arquitectura y el Urbanismo?". En: Bannen, Pedro y Francisco Chateau, eds. *La Ciudad de Providencia en la obra de Germán Bannen*. Santiago: Ediciones ARQ, 2007. 44-45

Bannen Lay, Germán. Entrevista sobre la Nueva Providencia realizada por la autora en el Departamento de Urbanismo de la Municipalidad de Providencia, diciembre de 2007.

Basáez Yau, Patricio. *Estación Central/ Estación Mapocho: construcciones ferroviarias en Santiago*. Santiago: Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, 1995.

Cáceres, Gonzalo y Francisco Sabatini. "Santiago de Chile: la recuperación de plusvalías". En: Smolka y Furtado, eds. *Recuperación de plusvalías en América Latina: alternativas para el desarrollo urbano*. Santiago: EURE Libros y LOM Editores, 2001.

Christie, Jorge Andrés. "Ciudad para armar: San Borja y las piezas del nuevo juego". En: AA.VV., "Arquitectura de los sesenta en Chile. Cambio, Utopía y Disolución. 1960-1973". Seminario de Investigación, Escuela de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile, 1997.

Corporación de Mejoramiento Urbano (CORMU). *Publicación del Sub-departamento de Urbanismo*. Santiago: CORMU, Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile, 1968.

Dirección General de Obras Públicas, Chile (DGOP). *Folleto N° 1: Metro de Santiago*. Santiago: DGOP, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1972.

Dirección General de Metro, Chile (DGM). *Folleto N° 3: Metro de Santiago, Vialidad Urbana y Transporte Urbano*. Santiago: DGM, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1974.

Dirección General de Metro, Chile (DGM). *Folleto N° 4: Inauguración Metro de Santiago*. Santiago: DGM, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1975.

Dirección General de Metro, Chile (DGM). *El Metro de Santiago Extiende su Servicio...*. Santiago: DGM, Ministerio de Obras Públicas, 1977.

Galetovic, Alexander y Pablo Jordán. "Santiago: ¿dónde estamos?, ¿hacia dónde vamos?". En: Galetovic, Alexander, ed. Santiago. *Dónde estamos y hacia dónde vamos*. Santiago: Centro de Estudios Públicos, 2006. 25-69.

Gross, Patricio; De Ramón, Armando y Enrique Vial. *Imagen ambiental de Santiago 1880-1930*. Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile, 1984.

Gross, Patricio. "Santiago de Chile (1925-1990): planificación urbana y modelos políticos". En: De Mattos, Carlos (et al.), eds. *Huellas de una metamorfosis metropolitana: Santiago en EURE 1970-2000*. Santiago: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2006.

Hazbún Urrutia, Andrea. "Centro Metropolitano de las Artes: un nuevo suelo para la UNCTAD. El Patrimonio Moderno de la Arquitectura Chilena: Edificio para la UNCTAD III, 1971-1972". Tesis de Licenciatura y Título de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2001.

Hofer, Andreas. "El Origen de la Metrópolis. Las Propuestas de Karl Brunner". En: Saavedra Sáenz, Miguel, ed. *Santiago Centro: un Siglo de Transformaciones*. Santiago: Ilustre Municipalidad de Santiago, Dirección de Obras Municipales, 2006. 28-37

Hofer, Andreas y otros. *Karl Brunner, Arquitecto Urbanista Austríaco (1887-1960)*. Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile y Embajada de Austria en Chile, 198-.

Laborde Duronea, Miguel. *Parques de Santiago: historia y patrimonio urbano*. Santiago: Consejo Nacional de la Cultura y las Artes y Midia Comunicación, 2007.

Lanuzza Rilling, Felipe. "Paisaje de la Ausencia. Claves para una Interpretación sobre los territorios del ex-anillo ferroviario de Santiago". Tesis de Magíster en Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2008.

Larraín Bravo, Ricardo. *La Higiene Aplicada a las Construcciones: Alcantarillado, Agua Potable, Saneamiento, Calefacción y Ventilación* (Santiago: Ed. Cervantes, 1909).

- Martínez, René. "Santiago. Los Planos de Transformación 1894-1928". En: Saavedra Sáenz, Miguel. *Santiago Centro: un Siglo de Transformaciones*. Santiago: Ilustre Municipalidad de Santiago, Dirección de Obras Municipales, 2006.
- Muñoz Campos, María Gabriela. "El tranvía y el espacio público. Su evolución y un nuevo proyecto tranviario en el corredor Cristóbal Colón". Tesis de Magíster en Desarrollo Urbano, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2007.
- Palmer Trías, Montserrat. *La Comuna de Providencia y la ciudad jardín*. Santiago: Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica de Chile, 1984.
- Palmer Trías, Montserrat. *La Comuna de Providencia y la Ciudad Jardín: un estudio de los inicios del modelo de crecimiento actual de la ciudad de Santiago*. Santiago: Facultad de Arquitectura y Bellas Artes de la Universidad Católica de Chile, 1984.
- Palmer Trías, Montserrat. *La Ciudad Jardín como modelo de crecimiento urbano: Santiago 1935-1960*. Santiago: Facultad de Arquitectura y Bellas Artes de la Universidad católica de Chile, 1987.
- Parrochia Beguin, Juan. *Santiago en el Tercer Cuarto del S. XX. El Transporte Metropolitano en Chile, Realizaciones de Metro y Vialidad Urbana*. Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, 1979.
- Pérez, Fernando. Bresciani Valdés Castillo Huidobro. Santiago: Ediciones ARQ, 2006.
- Pérez, Fernando y José Rosas. "Cities within the City: Urban and Architectural Transfers in Santiago de Chile, 1840-1940". En: Almandoz, Arturo, ed. *Planning Latin America's Capital Cities, 1850-1950*. Londres: Routledge, 2002. 109-138
- Pérez de Arce, Rodrigo. "El Jardín de los Senderos Entrecruzados. La Remodelación San Borja y las Escuelas de Arquitectura". En: Strabucchi, Wren, ed. *Cien Años de Arquitectura en la Universidad Católica*. Santiago: Ediciones ARQ, 1994.
- Raposo, Alfonso; Valencia, Marco y Gabriela Raposo. *La interpretación de la obra arquitectónica y proyecciones de la política en el espacio habitacional urbano: memorias e historias de las realizaciones habitacionales de la Corporación de Mejoramiento Urbano, Santiago, 1966-1976*. Santiago: Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje de la Universidad Central de Chile y LOM Ediciones, 2005.
- Rosas Vera, José. "Manzana y Tipo Edificatorio en Transformación. El Centro de Santiago y las Constantes de la Ciudad Latinoamericana". Tesis de Doctorado en Urbanismo, Universidad Politécnica de Cataluña, 1986.
- Rosas Vera, José. "Conformación y Consolidación del Centro de Santiago. 1930-1960". En: Saavedra Sáenz, Miguel. *Santiago Centro: un Siglo de Transformaciones*. Santiago: Ilustre Municipalidad de Santiago, Dirección de Obras Municipales, 2006. 40-53

Schmitt Rivera, Cristian. "Intervenciones en 'no lugares de la ciudad'. Revalorización del espacio público en la Remodelación San Borja". Tesis de Licenciatura y Título de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2003.

Viveros, Marta y otros. *Oscar Prager: el arte del paisaje*. Santiago: Ediciones ARQ, 1997.

Wolf Levi, Paulina. "Experiencias de Renovación Urbana: acción de CORVI y CORMU en la Comuna de Santiago. 1959-1973". Tesis de Magíster en Desarrollo Urbano, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2003.

ARTICULOS DE REVISTAS Y PRENSA:

Álamos, Daniel y Sergio Amunátegui. "Conjunto Comercial Nueva de Lyon". Revista CA N° 72 (abril-junio 1993), 46-49.

Bannen Lay, Germán. "Providencia, una calle de la ciudad". Revista CA N° 27 (agosto 1980), 28-31.

Bannen Lay, Germán. "Seccional Nueva Providencia". Revista CA N° 57 (julio-septiembre 1989), 24-27.

Bannen Lay, Germán. "Providencia, ciudad entre". Revista CA N° 58 (octubre-diciembre 1989), 52-59.

Bannen Lay, Germán. "El comercio en Providencia". Revista CA N° 72 (abril-junio 1993), 34-39.

Burmeister Arquitectos Consultores Ltda. "Metro Vicente Valdés/ Línea 4 y 5 [Santiago, Chile]". Revista CA n.129 (abril-mayo 2007), 70-71.

Consortio Ingendesa, ARA Grupo de Arquitectura y otros. "Estación Quinta Normal [Santiago, Chile]". Revista CA n.129 (abril-mayo 2007), 62-65.

Corporación de Mejoramiento Urbano (CORMU). "Remodelación San Borja". Apartado Revista AUCA N° 16, (agosto-septiembre 1969).

Covacevich, José y otros. "Edificio sede para la UNCTAD III. Centro Cultural Metropolitano de Santiago". Revista AUCA N° 22 (enero-febrero 1972), 57-72.

Covacevich, José y otros. "UNCTAD III (Edificio Diego Portales)". Revista CA N° 127 (octubre-noviembre 2006), 92-97.

Departamento de Urbanismo, Municipalidad de Providencia. "La Nueva Providencia". Revista AUCA N° 27 (enero 1975), 40-41.

Ducci, María Elena. "Área urbana de Santiago 1991-2000: expansión de la industria y la vivienda". Revista EURE Vol. 28, N° 85, (diciembre 2002). También disponible en: <http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0250-71612002008500010&script=sci_arttext>

Fernández, Alberto; Wood, Roberto y Jorge Ramírez. "Edificio Dos Providencias". Revista CA N° 25 (diciembre 1979), 38.

- Figuerola, Oscar y Arturo Orellana. "Transantiago: Gobernabilidad e Institucionalidad. Revista *EURE* Vol. 23 N° 100 (diciembre 2007), 165-171.
- García-Huidobro, José. "Comercio". Revista *AUCA* N° 32 (dic. 1977), 55-59.
- Gerencia de Línea 4 del Metro. "Proyecto de Arquitectura de Estaciones de a línea 4 del Metro. Estaciones Rotonda Grecia, Plaza Egaña y Tobalaba". Revista *CA* n.124 (abril-mayo 2006), 71-78.
- Larraín, José; Murtinho, Pedro; González, Luis; Raby, Santiago; Contreras, Ricardo y Humberto Eliash. "Edificio Centro Nuevo". Revista *CA* N° 25 (diciembre 1979), 39.
- Larraín, José; Murtinho, Pedro; González, Luis; Raby, Santiago; Contreras, Ricardo y Humberto Eliash. "Edificio Plaza Lyon". Revista *AUCA* N° 48 (diciembre 1984), 32-35.
- Larraín García-Moreno, Sergio; Covarrubias, Ignacio y Jorge Swinburn. "Del Oberpaur al Edificio Dos Caracoles". Revista *CA* N° 18 (junio 1977), 9-11.
- Majluf Z., Viviana. "Providencia, nueva vida bajo (y sobre) tierra". Revista *Bit* (septiembre 2000).
- Mardones Restat, Gonzalo. "El centro parametropolitano de Providencia. El trazado del ferrocarril subterráneo y un deterioro urbano evitado". Revista *CA* N° 9 (diciembre 1971), 33- 35.
- Maulen de los Reyes, David. "'Proyecto Edificio UNCTAD III: Santiago de Chile (junio 1971 - abril 1972)". Revista *De Arquitectura* N° 13 (enero-junio 2006). 80-92
- Morales, Sergio. "El Metro de Santiago". Revista *EURE* 42 Vol. XIV (Marzo 1988), 19-41.
- Parcerisa, Josep. "Santiago forma urbis". Revista *ARQ* N° 33 (agosto 1996), 4-13.
- Pérez, Fernando; Rosas, José y Luis Valenzuela. "Las Aguas del Centenario". Revista *ARQ* N° 60 (julio 2005), 72-74.
- Pesci, Rubén. "Crítica a la Nueva Providencia", Revista *CA* N°59 (enero-marzo 1990), 42-43.
- San Martín, Eduardo; Wenborne, Patricia y Marianella Rojas. "Terrazas y reflejo para el paisaje urbano". Revista *CA* N° 18 (junio 1977), 24-25.
- San Martín, Eduardo; Wenborne, Patricia y Marianella Rojas. "Las Terrazas de Providencia". Revista *CA* N° 31 (diciembre 1981), 13.
- Sociedad Cormu-Providencia. "La Nueva Providencia". Separata Revista *AUCA* N° 27 (enero 1975).
- Swinburn, Daniel. "¿Se justifica un nuevo centro cultural? Rostro nuevo para un edificio histórico. Entrevista a Cristián Fernández Eyzaguirre, ganador de concurso del edificio Diego Portales". Diario *El Mercurio*, Sección Artes y Letras. Santiago, 23 de diciembre de 2007, 2-3.
- Villaruel, Melvin. "Librería Studio: un centro de ventas de la comunicación". Revista *AUCA* N°18 (marzo-abril 1970), 75-78.

DOCUMENTOS DE SITIOS DE INTERNET:

Pablo Allard y José Rosas. "The Aguada Flood Park: Recovering a post-industrial urban stream in Santiago de Chile". Holcim Forum Green Urbanism, Mexico City 2007. *Holcim Foundation for Sustainable Construction*. Ene. 2009 <<http://www.holcimfoundation.org/Portals/1/docs/F07/WK-Grn/F07-WK-Grn-allard02.pdf>>

Centro Cultural Palacio La Moneda. *Undurraga y Deves Arquitectos*. Ene 2010 <<http://www.undurragadeves.cl>>

Plaza de la Constitución. *Undurraga y Deves Arquitectos*. Ene 2010 <<http://www.undurragadeves.cl>>

Fernández Eyzaguirre, Cristián. "Memoria Centro Cultural Gabriela Mistral, 4 formas de Reconstrucción de la trama (memoria) urbana". *Consejo Nacional de la Cultura*. 2007. Ene. 2008 <<http://www.consejodelacultura.cl/portal/galeria/text/text466.pdf>>

Quijada, Rodrigo. "Conociendo el PTUS". *Temas Urbanos* N° 7. 2002. *Ciudad Viva*. Ene. 2007 <<http://www.ciudadviva.cl/sitio/images/stories/PDF/tu7.pdf>>

Secretaría Interministerial de Planificación de Inversiones de Transporte (SECTRA). "Plan de Transporte Urbano Santiago 2000-2006. Resumen ejecutivo". *Secretaría Interministerial de Planificación de Inversiones de Transporte*. 2007. Ene. 2008 <www.sectra.cl>

Metro de Santiago S. A. "Memoria Anual" 2003 a 2009. *Metro de Santiago*. Mar 2002- Ene 2011 <<http://www.metroantiago.cl/corporativo/memoria>>

Montedónico, Patricio. "Pauta de evaluación para jurado Concurso Centro Cultural Gabriela Mistral". *Ministerio de Obras Públicas*. 2007. Dirección de arquitectura. Ene. 2008 <www.arquitecturamop.cl>

Mora, Rodrigo y Zapata, Isabel. "Comercio, espacio público y gestión local: el caso de Providencia en Santiago de Chile". *Revista de Urbanismo* N°9 (enero 2004). *Departamento de Urbanismo, F.A.U. de la Universidad de Chile*. Dic. 2007 <http://revistaurbanismo.uchile.cl/CDA/urb_completa/0,1313,ISID%253D315%2526IDC%253D2%2526ACT%253D0%2526PRT%253D6599,00.html>

"En busca de un ferrocarril metropolitano. La historia del metro de Santiago. 1944-1974". *Chiletrenes*. Ene. 2005 <<http://members.fortunecity.com/chiletrenes/metro/historia1.htm>>

"En busca de un ferrocarril metropolitano. La historia del metro de Santiago. 1975-2000". *Chiletrenes*. Ene. 2005 <<http://members.fortunecity.com/chiletrenes/metro/historia2.htm>>

SITIOS DE INTERNET:

Centro Cultural Palacio La Moneda. Ene. 2009 <<http://www.ccplm.cl>>

Cencosud. Proyecto Costanera Center. Ene. 2010 <<http://www.cencosud-shopping.cl/costaneracenter/>>

Empresa de Ferrocarriles del Estado, Chile. <<http://www.efe.cl>>

Metro de Santiago. <<http://www.metroantiago.cl>>

Ministerio de Obras Públicas. República de Chile <www.mop.cl>

Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Rep. de Chile <www.minvu.cl>

Plataforma Urbana <<http://www.plataformaurbana.cl>>

Secretaría de Planificación de Transporte SECTRA <www.sectra.cl>

Transantiago. Ene. 2008 <www.mop.cl>

ARCHIVOS CONSULTADOS:

- Archivo general METRO S.A.
- Archivo Ministerio de Obras Públicas.
- Archivo Ilustre Municipalidad de Santiago.
- Archivo Ilustre Municipalidad de Providencia.
- Archivo de Originales. FADEU, Pontificia Universidad Católica de Chile.

A N E X O S