

Prólogo

00

PLANO DE SANTIAGO

A escala de 15 milímetros por 100 Metros

Con las divisiones políticas y administrativas.
los ferrocarriles Urbanos y a Vapor. Establecimientos
de instrucción de beneficencia y religiosos.

CON LOS PROYECTOS DE CANALIZACION DEL RIO, CAMINO
DE CINTURA, FERRO CARRILES ETC*

Levantado i dibujado
POR EL INJENIERO JEFE DE PLANOS Y CALZADAS

ERNESTO ANSARI

PROFESOR DE LA UNIVERSIDAD

1875

LEYENDA

D. 1. Teatro Popular	E. 1. Universidad	H. 6. Teatro Larios	I. 7. Teatro
E. 2. Teatro de Fiel	F. 1. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 2. Teatro de Fiel	F. 2. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 3. Teatro de Fiel	F. 3. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 4. Teatro de Fiel	F. 4. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 5. Teatro de Fiel	F. 5. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 6. Teatro de Fiel	F. 6. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 7. Teatro de Fiel	F. 7. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 8. Teatro de Fiel	F. 8. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 9. Teatro de Fiel	F. 9. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 10. Teatro de Fiel	F. 10. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 11. Teatro de Fiel	F. 11. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 12. Teatro de Fiel	F. 12. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 13. Teatro de Fiel	F. 13. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 14. Teatro de Fiel	F. 14. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 15. Teatro de Fiel	F. 15. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 16. Teatro de Fiel	F. 16. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 17. Teatro de Fiel	F. 17. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 18. Teatro de Fiel	F. 18. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 19. Teatro de Fiel	F. 19. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 20. Teatro de Fiel	F. 20. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 21. Teatro de Fiel	F. 21. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 22. Teatro de Fiel	F. 22. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 23. Teatro de Fiel	F. 23. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 24. Teatro de Fiel	F. 24. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 25. Teatro de Fiel	F. 25. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 26. Teatro de Fiel	F. 26. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 27. Teatro de Fiel	F. 27. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 28. Teatro de Fiel	F. 28. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 29. Teatro de Fiel	F. 29. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro
F. 30. Teatro de Fiel	F. 30. Universidad	I. 7. Teatro Larios	I. 7. Teatro

SANTA ROSA
(Subd. Rur. N° 5)

MA TADERO
(Subd. Rur. N° 6)

CAMPO DE MARTE

HIPODROMO
del Club Ingles

PROVIDENCIA
(Subd. Rur. N° 4)

CONDES
(Subd. Rur. N° 11)

CERRO DE SAN CRISTOBAL

SALTO
(Subd. Rur. N° 25)

VIII

RENCA
(Subd. Rur. N° 15)

HUECHURABA
(Subd. Rur. N° 24)

LEYENDA

Colores.	Subdelegaciones
Numeros Arabes	id id
Numeros Romanos	Cuarteles de Inercia
	Avenidas y Calles con arboles
	id id provistos
	Ferrocarriles a Vapor
	Ferrocarriles Urbanos
	Ferrocarriles proyectados
	Buzones de Correos
	Escuelas primarias
	Hoteles

ESCALA DE 1000 METROS



Bienvenidos al segundo volumen de la serie *Enciclopedia de Santiago*, en el cual continuamos nuestro recorrido por el desarrollo urbano de la capital chilena, vinculando sus capas históricas —marcadas por grandes acontecimientos y cambios sociales— con lugares emblemáticos y construcciones icónicas.

Este viaje comenzó en el primer tomo, que nos condujo desde los vestigios precolombinos hasta la *belle époque*. Allí atravesamos cuatro grandes épocas: partimos en el Santiago colonial, luego vimos la formación de la ciudad como capital de una república independiente, exploramos las grandes transformaciones urbanas de la segunda mitad del siglo XIX y terminamos en el centenario de Chile. Casi cuatrocientos años de historia que cupieron en 252 páginas. Si aún no han leído ese volumen, les recomiendo hacerlo, ya que resulta esencial para comprender la continuidad del desarrollo urbano y conocer las bases sobre las cuales se construiría el Santiago moderno.

Probablemente ya se dieron cuenta de que este segundo tomo, aunque tiene un tamaño similar al primero, abarca tan solo cinco décadas. Pero no es una casualidad, sino una consecuencia directa de la enorme relevancia de este período histórico para la consolidación del país y de la ciudad. Fueron años de constantes cambios de visión y de transformaciones urbanas muy intensas que dejaron un legado tan valioso que resulta imprescindible analizarlos con mayor detalle.

Plano de Santiago,
1875. Dibujado por
el ingeniero Ernesto
Ansart. Mapoteca,
Biblioteca Nacional
de Chile, código
SM0000400.

Esta nueva etapa, marcada por una cadena de reformas, un giro hacia el estado desarrollista e industrial y la búsqueda de un Chile de bienestar, comienza con el golpe de Estado que dio origen a la Constitución de 1925 —crucial para los procesos posteriores— y termina con la llegada al poder de la Unidad Popular en 1970, cuya historia concluiría con otro golpe. Todo esto en el contexto del fin de la economía salitrera, una sucesión de crisis económicas —incluida la Gran Depresión, que afectó a medio mundo—, las consecuencias de la Segunda Guerra Mundial y la posterior Guerra Fría, y constantes tensiones políticas.

Durante estos casi cincuenta años, los cambios políticos, económicos y sociales fueron inseparables de los urbanos, pues estos últimos fueron impulsados justamente por el nuevo rumbo del país. Así, una de las primeras grandes transformaciones —la creación del Barrio Cívico— estuvo directamente vinculada a la modernización del Estado, que requería un gobierno más complejo y sofisticado.

El centro de Santiago vivió en estos años una de sus remodelaciones más profundas. Comenzó con tímidas intervenciones de «barrios fantasía» que se apropiaban de antiguos conventos o jardines de palacios; continuó con las torres del Barrio Cívico y las renovaciones de la Alameda, Ahumada, Estado y Huérfanos; y culminó con un ambicioso proyecto que buscaba la casi total demolición de las casonas coloniales y afrancesadas para levantar una serie de barrios modernos, iniciativa que por suerte no se concretó.

Fue un período de rebeldía, cuando la estética academicista —aunque defendida por ciertos grupos y arquitectos que incluso en los años cincuenta seguían levantando edificios de aspecto historicista— fue finalmente desplazada por la vanguardia. Una etapa que Chile inició construyendo casonas neoclásicas y cités, y que terminó con altas torres residenciales y unidades vecinales, consideradas verdaderos laboratorios urbanos por su búsqueda de equilibrio entre vivienda económica, servicios y naturaleza. Una época que Santiago abrió apenas saliendo de sus fronteras fundacionales y cerró como una gran metrópoli, con una superficie cercana a las veintiún mil hectáreas —más de tres veces la de 1930— y una población que pasó de medio millón de habitantes en 1920 a casi tres millones en 1970.

Estos cambios, impulsados por la industrialización y la migración campo-ciudad, fueron tan rápidos y al mismo tiempo drásticos que el Estado no siempre logró acompañarlos adecuadamente. El primer plan de desarrollo urbano de Santiago, promovido por el urbanista austríaco Karl Brunner en la década de 1930, ni siquiera consideraba la periferia, un error que recién fue corregido casi treinta años después con el primer Plan Regulador Metropolitano.

Como consecuencia, estas se desarrollaron de forma caótica, dando origen a barrios marginales y, con el tiempo, a tomas de terreno que se conocieron como «poblaciones callampa», una realidad que el Estado intentó enfrentar mediante viviendas sociales, programas de autoconstrucción y la llamada «Operación Sitio» (1965–1970).

En este camino de casi cinco décadas, Santiago incorporó nuevas comunas y vio crecer nuevos barrios; recibió grandes inversiones en infraestructura y obras públicas; experimentó un fuerte aumento de establecimientos educacionales, el surgimiento de campus universitarios y la modernización del transporte urbano.

Todo ello, sumado al ingenio y espíritu audaz de cientos de arquitectos y gestores urbanos, contribuyó a enriquecer la ciudad con nuevos hitos, joyas arquitectónicas y rincones auténticos que hacen Santiago tan único e incomparable, y que comparto con ustedes en las páginas que siguen.

Al igual que el primer tomo, este volumen no busca ser una referencia científica exacta ni un catálogo exhaustivo de cada espacio histórico. Este libro es una recopilación de lugares que me parecen clave para comprender Santiago y conocer los testigos relevantes de cada una de sus capas históricas. Y, por supuesto, mantengo mi objetivo principal: lograr que los santiaguinos —y los chilenos en general— se reencanten con esta ciudad tan mágica y particular.

La narración de este segundo volumen comienza con un fenómeno que dividió la historia urbana de la ciudad en un antes y un después, y que, junto con la aprobación de la Constitución de 1925, fue una de las dos grandes fuerzas impulsoras del Santiago moderno. Tan relevante fue este proceso que le dedico un artículo especial: se trata del auge de los vehículos motorizados.



La era del automóvil

Lo que hoy nos parece normal y cotidiano, no siempre fue parte de la vida diaria. Un claro ejemplo de esto es el desarrollo que ha tenido el automóvil. Mientras que en pleno 2026 por las calles del Gran Santiago circulan alrededor de dos millones y medio de autos, hacia 1910, cuando Chile celebraba su centenario, en la ciudad solo habían registrados veintiún vehículos motorizados, los cuales, en esa época, se consideraban más bien juguetes para los superricos que medios de transporte.

La baja de aranceles aduaneros en 1912 y la masificación de la industria, impulsada por la implementación de la producción en cadena por Henry Ford en Estados Unidos, hicieron que, para 1918, solo en la comuna de Santiago se inscribieran 3.143 vehículos motorizados, el 76 % de ellos de origen estadounidense.

Este aumento significativo de automóviles, mucho más rápidos que los carruajes y tranvías —los primeros autos podían alcanzar hasta 60 km/h—, causó un verdadero caos en las calles capitalinas, que no estaban preparadas para esta nueva realidad urbana. Santiago, al igual que todas las grandes ciudades del mundo, entraba en una nueva era —la era del automóvil— que cambiaría drásticamente nuestra visión sobre conectividad, comodidad y desarrollo urbano.

Los principales problemas a los que se enfrentó el gobierno eran la falta de un marco legal para regular el uso de vehículos, la ausencia de señalética para marcar las restricciones y señalar las calles, y la falta de pavimentación.

Calle Ahumada,
Santiago, 1935.
Vista de la vía antes
de su transformación
en paseo peatonal.
Colección Museo
Histórico Nacional,
n.º inv. PF-886.



Así, en 1909 la Municipalidad de Santiago estableció a través de un decreto que el tránsito debía realizarse por el lado izquierdo, según el sentido de marcha. Esta medida causó gran descontento, ya que la mayoría de los autos provenían de Estados Unidos y tenían el volante a la izquierda, por lo que hubiera sido más cómodo transitar por la derecha. Este error recién se corrigió en 1919. Además, en 1917 la misma Municipalidad de Santiago implementó exámenes teóricos, prácticos y médicos obligatorios para quienes aspiraban a conducir un vehículo.

Paseo familiar, Santiago, 1925. Automóviles ascendiendo por un camino del cerro Santa Lucía. Autor no identificado. Colección Museo Histórico Nacional, n.º inv. PFB-2189.

El mayor desafío, sin embargo, fue la pavimentación. A principios del siglo XX la ciudad no estaba preparada para miles de automóviles, que año tras año desplazaban a los tradicionales carruajes. El acondicionamiento de las calles fue un proceso largo y sumamente costoso debido a los elevados costos del material y de mano de obra. Hacia 1925, solo un cuarto de Santiago contaba con pavimentación de buen estándar, basada en concreto. La lucha de los automovilistas por un pavimento adecuado se extendió durante toda la década de 1920.

La incorporación del automóvil también influyó en la arquitectura. Las nuevas casas comenzaron a incluir garajes, y en diversos rincones de la ciudad aparecieron talleres mecánicos, casas de repuestos y vulcanizaciones. La masificación del automóvil y las nuevas velocidades contribuyeron, además, a la expansión del área metropolitana, ya que las distancias dejaron de ser tan largas y agotadoras. Santiago recibió luz verde para salir de sus límites fundacionales y comenzar a transformarse en una ciudad moderna.

Alameda, Santiago, 1929. Autos y tranvía en la Alameda de las Delicias, esquina Arturo Prat, frente a la Casa Central de la Universidad de Chile. Colección Museo Histórico Nacional, Archivo Fotográfico, FC-002067.



Museo Jedimar

La llegada del automóvil fue todo un acontecimiento y su masificación, sin duda, uno de los hitos del siglo XX. Y Santiago tiene un lugar privilegiado para conocer el desarrollo de este fenómeno: el Museo Jedimar.

La historia de esta colección privada comienza en 1967, cuando Jesús Diez Martínez, relojero y mecánico de buses, adquirió su primer vehículo antiguo: un Ford T de 1927. Ese mismo año se fundó, con su participación, el Club de Automóviles Antiguos de Chile, destinado a proteger el patrimonio automotriz.

Con los años, la colección creció hasta transformarse en museo, instalado en 2010 en las dependencias de una antigua refinería de azúcar en Estación Central, restaurada especialmente para albergar la exposición. Hoy reúne cerca de ciento cincuenta vehículos de marcas fundamentales para la historia de la industria, como Aston Martin, Bentley, Porsche, Jaguar, Ferrari, entre otras.

El modelo más antiguo es un Renault Landaulette de 1908 con motor de cuatro cilindros, y el más reciente, un Pontiac Firebird Trans Am de 1975. En esta línea de tiempo, que abarca casi siete décadas, se puede observar una parte significativa de la historia del automóvil, donde cada vehículo representa una época con sus costumbres y estéticas particulares.

Pero lo más impresionante es que no se trata solo de piezas de exhibición, sino que todos los autos de la colección han sido restaurados y se encuentran en perfecto estado de funcionamiento. Como señalan en el museo, están «listos para correr una competencia». Sí, incluso el Renault Landaulette, pese a sus honorables ciento dieciocho años.

El recorrido se completa con motocicletas, lanchas y hasta dos aviones antiguos, ampliando la mirada sobre una época en que la velocidad y la máquina se convirtieron en símbolos de progreso.





✓ Se puede visitar

📍 San Francisco de
Borja 1240, Estación
Central

🕒 Viernes a domingo,
de 10:00 a 17:00 horas

💰 Entrada general \$7.500
(2026)

