



La formación de la periferia sur de Santiago de Chile, 1890-1930: industria, ferrocarril y vivienda

The urbanization of the south periphery of Santiago, Chile, 1890 - 1930: industry, railways and housing

Simón Castillo Fernández

Universidad Central, Chile.

simon.castillo@ucentral.cl

ORCID: 0000-0002-8405-7543

Marcelo Mardones Peñaloza

Universidad Diego Portales, Chile.

marcelo.mardones@mail.udp.cl

ORCID: 0000-0001-7401-8797

Waldo Vila Muga

Universidad Diego Portales, Chile.

waldovila@hotmail.com

ORCID: 0000-0001-9669-1472

RESUMEN La urbanización al sur de Santiago, realizada entre 1890 y 1930, representa un caso particular en el contexto de la periferia capitalina, al constituirse como el principal barrio industrial de la ciudad en la época. Dicha zona estuvo asociada a complejas condiciones de habitabilidad, producidas por externalidades negativas propias del mundo fabril, como también por la convivencia con la cloaca máxima de la zona sur, el Zanjón de la Aguada. En este contexto, postulamos que este proceso de crecimiento urbano estuvo marcado por tres ejes: el emplazamiento del Matadero de la ciudad, la extensión del Ferrocarril de Circunvalación (FFCC) y su convivencia con numerosas poblaciones de trabajadores. A través de fuentes oficiales, de prensa, de imágenes cartográficas e iconográficas, se indagará en estos fenómenos, observando un problema compuesto por diversas escalas y en el que intervinieron distintos protagonistas. De esta forma, una de las conclusiones de este artículo es que el desarrollo de estos tres elementos marcó aquel paisaje urbano, definiendo los modos de habitar de su población y el proceso de expansión de Santiago.

ABSTRACT The urbanization to the south of Santiago, carried out between 1890 and 1930, represents a particular case of the history of the outskirts of the capital, as it became the main industrial neighborhood of the city at the time. This area was associated with complex habitability conditions, produced by negative externalities typical of the manufacturing world, as well as by the coexistence with the greatest sewer of the southern zone, the Zanjón de la Aguada. In this context, we postulate that this

urban growth was marked by three axes: the location of the city's Slaughterhouse, the extension of the Ferrocarril de Circunvalación (FFCC) and its coexistence with working class neighborhoods. Through official sources, the press, cartographic and iconographic images, this urban growth will be investigated, observing a problem made up of various scales and in which different protagonists intervened. One of the conclusions of this article is that the development of these three elements marked that urban landscape, defining the ways of living of its population and the expansion of Santiago.

PALABRAS CLAVES Periferia, desarrollo urbano, industria, infraestructura ferroviaria, vivienda, Zanjón de la Aguada

KEYWORDS Periphery, urban development, industry, railways infrastructure, housing, Zanjón de la Aguada.

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO Castillo, Simón (2022). La formación de la periferia sur de Santiago de Chile, 1890-1930: industria, ferrocarril y vivienda. *Revista Historia y Patrimonio*, 1(1), 1-26. <https://doi.org/10.5354/2810-6245.2022.68946>



La periferia como problema histórico y teórico

La formación de periferias ha sido objeto de atención por parte de la historiografía urbana latinoamericana al menos desde el último medio siglo. Ya en los trabajos de José Luis Romero se observó un gran interés en el crecimiento de las barriadas populares de distintas capitales regionales. Un aspecto destacado por el autor es la relación entre la masificación de estos asentamientos con los sectores de la ciudad donde se concentraban los servicios de abastos e industriales, asociados además a importantes infraestructuras de transportes¹. En el ámbito nacional, la producción de Armando de Ramón permitió conocer la expansión de los márgenes capitalinos durante la segunda mitad del siglo XIX, planteando aspectos escasamente explorados hasta entonces, como la inseguridad, los servicios y, en general, modos de habitar caracterizados por la carencia y el abandono de las autoridades². Estos fenómenos se desarrollaron, primero, a través de ranchos de autoconstrucción y, hacia fines del siglo, con insalubres conventillos, siendo esta la modalidad de residencia utilizada por la mayoría de la población en el área³. Por otra parte, las precarias condiciones de las residencias populares, en su dimensión material y social, han sido definidas por diversos autores como el “problema de la vivienda”, generando una discusión que concentró la acción estatal en la materia durante gran parte del siglo XX⁴.

Uno de los enfoques más utilizados para el conocimiento de la periferia sur de Santiago ha sido el seguimiento de la política de vivienda, sobre todo por la abundante bibliografía acerca de poblaciones que inauguraron la participación del Estado mediante la construcción de conjuntos habitacionales obreros⁵. Junto a ello, otros enfoques han girado en torno al estudio del Matadero y sus labores, así como a la memoria colectiva del barrio y a sus infraestructuras, en particular la del FFCC, junto a su profunda influencia en la conformación del paisaje urbano del sector⁶.

Esta serie de investigaciones ha identificado la convivencia de una densa red de establecimientos industriales, de abastecimientos y ferroviarios con espacios de habitación popular, aspectos relevantes en la definición teórica de las periferias. Por una

- 1 José Luis Romero, *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas* (Buenos Aires: Siglo XXI, 1976).
- 2 Armando de Ramón, *Santiago de Chile: características histórico ambientales, 1891-1924* (Londres: Monografías de Nueva Historia, 1985).
- 3 Luis Alberto Romero, *¿Qué hacer con los pobres? Elites y sectores populares en Santiago de Chile 1840-1895* (Santiago: Sudamericana, 1998); Vicente Espinoza, *Para una historia de los pobres de la ciudad* (Santiago: Sur, 1988); Rodrigo Hidalgo, *La vivienda social en Chile y la construcción del espacio urbano en el Santiago del siglo XX* (Santiago: Centro de Investigaciones Barros Arana / DIBAM, 2005).
- 4 Anahí Ballent y Jorge Francisco Liernur, *La casa y la multitud. Vivienda, política y cultura en la Argentina moderna* (Buenos Aires: FCE, 2014).
- 5 Hidalgo, *La vivienda social*, 75-87; Municipalidad de Santiago, *Santiago sur. Formación y consolidación de la periferia* (Santiago: Dirección de Obras Municipales, 2015).
- 6 Waldo Vila, “La urbanización obrera en Santiago Sur, 1905-1925: de arrabal decimonónico a periferia proletaria” (Tesis doctoral, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2014); Pablo González y Macarena Ibarra, “Cuando la periferia fue ciudad. Imaginarios y modernización urbana en el barrio Matadero (1902-1939)”, *Estudios Avanzados* 32, n°1 (junio 2020): 74-93; Marcela Pizzi, María Paz Valenzuela y Juan Benavides, *El patrimonio arquitectónico industrial en torno al ex ferrocarril de circunvalación de Santiago: testimonio del desarrollo industrial manufacturero en el siglo XX* (Santiago: Universitaria, 2009); Santiago Urrutia, “La configuración de un barrio popular. Estudio histórico sobre la ‘industria’ del animal en el barrio Matadero, Santiago de Chile 1850-1920”, *Norte Histórico* 3 (2015): 13-54.



parte, la bibliografía en torno a la historia del urbanismo define estos lugares como un área disminuida en relación al centro o cascos históricos tradicionales y que guarda, de hecho, una fuerte relación de dependencia con aquellos⁷. Asimismo, son concebidos como espacios de frontera, donde se confunde lo rural y lo urbano, esto último acentuado en el caso del sur de Santiago por la presencia del Zanjón de la Aguada⁸. Este curso de agua proviene de la precordillera, cruzando el valle de oriente a poniente, siendo utilizado en aquella época como la principal cloaca del sur de Santiago, al ser el punto más bajo de la hoya hidrográfica de la ciudad⁹.

En ese marco, pese a la diversidad temática y de enfoque en los estudios sobre la periferia sur capitalina, la literatura coincide en los principales fenómenos que definieron este territorio, por lo que el presente trabajo busca proporcionar una mirada complementaria a las líneas de estudio mencionadas. Para ello, nos preguntamos cómo se desarrollaron los espacios fabriles, ferroviarios y habitacionales en la formación de la periferia sur de Santiago, marcada por la presencia del Zanjón de la Aguada, por lo que nuestro estudio se centrará en lo ocurrido en torno a dicho curso, entre el sector de la Estación Santa Elena por el oriente y la Maestranza San Eugenio por el poniente. Esto se realiza a través de un estudio exploratorio que aborda las relaciones que surgen entre sociedad e infraestructura, buscando entregar una nueva lectura del desarrollo de un sector cuya densidad histórica particular lo distingue de los barrios que conforman la capital chilena¹⁰.

Para resolver esta interrogante, recurriremos a documentos oficiales, prensa e iconografías, así como proyectos particulares que dieron forma a los distintos espacios tratados en este artículo. Este material ha sido sistematizado e interpretado bajo un enfoque de historia urbana, que busca dar cuenta tanto de los cambios en la materialidad como en la sociedad de la época que habitó dicha periferia. Para ello, se comenzará con la revisión de los antecedentes de la expansión al sur de la ciudad, para luego abordar en específico su impronta industrial a través del Matadero, el impacto del FCC y los modos de habitar que se desplegaron en el área, a partir de la formación de poblaciones fiscales y loteadores particulares.

7 Lorenzo López Trigal, *Diccionario de términos sobre la ciudad y lo urbano* (Madrid: Biblioteca Nueva, 2010), 288-289.

8 Municipalidad de Santiago, *Santiago Sur: formación y consolidación de la periferia* (Santiago: Ilustre Municipalidad de Santiago. Dirección de Obras Municipales, 2015); Paulo Álvarez, *Legua emergencia: una historia de dignidad y lucha* (Santiago: Universidad Diego Portales, 2014).

9 Este curso de natural de agua desciende desde el pie de monte cordillerano al oriente de la ciudad, atravesando la zona sur de la misma que se convertiría en el límite natural de su estructura urbana por lo menos hasta fines del siglo XIX. Por sus condiciones geográficas como el punto más bajo del territorio capitalino y su distancia con el centro de la ciudad, fue un lugar históricamente ocupado como desaguadero y basural de las diversas actividades productivas que se desarrollaron en su entorno, muchas de ellas contaminantes o productoras de desechos. Dadas estas condiciones, se consolidó como un espacio urbano residual donde se concentraron importantes núcleos de vivienda precaria en sus riberas hasta su canalización, a mediados del siglo XX. Gonzalo Piwonka, *Las aguas de Santiago de Chile, 1541-1999*. Tomo I. *Los primeros doscientos años, 1541-1741* (Santiago: Universitaria, 1999).

10 Guillermo Guajardo, "Tecnología, poder e infraestructura ferroviaria en la conformación urbana en la ciudad de México, c. 1870 - 1960", *Quaderns d'història de l'enginyeria*, vol. XIX (2021): 1-31; Karl Schögel, *En el espacio leemos el tiempo: sobre la historia de la civilización y la geopolítica* (Madrid: Siruela, 2007).



Antecedentes de la expansión de Santiago al sur, 1850-1890

El desarrollo urbano al sur de La Cañada (Alameda) fue protagonizado por sectores populares durante el periodo colonial, constituyéndose en aquella época como uno de los primeros arrabales de la ciudad. Los solares fueron entregados por el Cabildo a instituciones religiosas que, a través de iglesias y conventos, dieron forma a la ocupación de este territorio, abriendo las primeras calles sin la supervisión de la autoridad¹¹. Esta situación llevó a una ocupación caracterizada por su informalidad, fenómeno que se prolongó durante el tiempo¹².

La principal vía del sector fue la calle San Diego, antiguo camino del inca que, con el dominio español, pasaría a convertirse en el Camino Real. Sobre esta arteria se concentró, a partir del siglo XVIII, la urbanización de lo que entonces era el arrabal sur, profundizando esta función por la instalación del Matadero Municipal (1847), en el cruce de San Diego con el Zanjón de la Aguada. Sumado a esta vía, estaba el camino de Santa Rosa, conformando los dos principales ejes longitudinales que conectaban el centro con el municipio de San Miguel, límite de Santiago por el sur¹³.

La incorporación de este territorio a la ciudad fue un proceso complejo, sobre todo por las dificultades para ampliar la trama existente. En el desarrollo fue crucial la instalación de diversos edificios públicos tales como el mencionado Matadero, la Penitenciaría (1850) y la Fábrica de Cartuchos (1857), todos cercanos al Zanjón de la Aguada y que se convirtieron en las primeras ocupaciones de la zona. Con todo, las deficientes condiciones sanitarias derivadas del proceso informal de urbanización que avanzaba en esta parte de Santiago a través de ranchos y conventillos, llevó a un descenso de las condiciones sanitarias que trajo la proliferación de enfermedades y epidemias, transformándose en un foco de insalubridad para toda la ciudad¹⁴.

Esta realidad llevó al intendente Benjamín Vicuña Mackenna a denominar todo el sector como un “potrero de la muerte”, comprendiendo los barrios “(...) que se extienden desde el canal de San Miguel [hoy calle 10 de julio], hasta el Zanjón de la Aguada y desde la calle Castro [actual carretera Panamericana] a la de San Francisco”¹⁵. En esa misma línea, la autoridad bautizó al Zanjón de la Aguada como la “cloaca máxima” de la capital, denunciando el “embancamiento periódico del estrecho canal”¹⁶. Tal como lo señala la historiografía urbana, la ocupación se remontaba a la década de 1860, con la parcelación de grandes predios agrícolas conocidos como Matadero, Conventillo y Hurtado y el comienzo del Llano de Subercaseaux (San Miguel), rodeando

11 Elvira Pérez, “El sitio del convento: San Francisco y el futuro de la ciudad”, *Revista 180* 38 (Santiago, 2016): 1-8.

12 Citado en René León Echaiz, *Historia de Santiago*, (Santiago: Nueve Noventa, 2017), 160.

13 Germán Hidalgo y Waldo Vila, “Calles -que fueron- caminos. Intensificación de la trama de calles al sur de la Alameda en Santiago de Chile hasta fines del Siglo XIX”, *Historia* 48, vol. 1 (enero-junio 2015): 195-244.

14 Romero, *¿Qué hacer con los pobres?*, 127-131.

15 Benjamín Vicuña Mackenna, *La transformación de Santiago. Notas e indicaciones respetuosamente sometidas a la Ilustre Municipalidad, al Supremo Gobierno y al Congreso Nacional*, (Santiago, s/e, 1872), 24 -32.

16 Vicuña Mackenna, *La transformación de Santiago*, 76.



las instalaciones del Matadero, abarcando, “una extensión de unas doce manzanas y un ancho de otras seis entre las actuales calles de Santa Rosa y San Ignacio, con una superficie de unas 70 manzanas (110 hectáreas)”¹⁷.

Hacia 1870, esta expansión consolidó la histórica ocupación de los sectores populares al sur de la ciudad, “siendo los lugares más miserables de este proceso de poblamiento las orillas del Zanjón de la Aguada donde se instalaron (...) los pobres en sus riberas norte y sur en un gigantesco arrabal”¹⁸, donde el “aduar africano en que el rancho inmundo ha reemplazado la ventilada tienda de los bárbaros, de allí ha resultado que esa parte de la población, el más considerable de nuestros barrios, situado a barlovento de la ciudad, sea solo una inmensa cloaca de infección i de vicios, de crimen i de peste”¹⁹.

Para inicios del siglo xx, cuando Santiago superaba los doscientos cincuenta mil habitantes, el “potrero de la muerte” se encontraba copado por construcciones realizadas con materiales livianos, además de los insalubres y angostos pasajes en torno a los cuales se estructuraban los conventillos. Uno de los problemas más graves era la falta de agua potable, a lo que se sumaba la humedad al interior de las habitaciones²⁰. Debido a la pendiente del terreno, esto último se expresaba de forma dramática con las lluvias, tal como las ocurridas en el mes de julio de 1900, provocando la inundación de las calles principales, la línea férrea y dejando a “la estación del Matadero aislada en absoluto”²¹.

Así, el límite sur del municipio de Santiago se caracterizó tanto por la presencia de una marcada ocupación informal como por convertirse en un foco de insalubridad que traía complejos problemas sanitarios para sus habitantes y el resto de la ciudad. Sobre estas condiciones materiales se estableció una densa red de pequeñas y medianas industrias, que con el tiempo fueron dando vida a uno de los principales barrios fabriles capitalinos, implicando con ello la ampliación de nuevas infraestructuras —donde destaca el FFCC— la renovación de algunos de sus principales edificios y el desarrollo de una activa política de vivienda que, en la actualidad, es un patrimonio importante de este barrio de Santiago.

El Matadero y el desarrollo industrial en la formación de la periferia sur de Santiago, 1890-1910

Uno de los polos de desarrollo del sur de Santiago fue el Matadero municipal, establecido en los extramuros de la ciudad en 1847. Su construcción fue realizada por Diego A. Tagle, a quién cedió en concesión a la corporación un terreno con el fin de edificar recinto apropiado para las faenas de matanza de animales que antes se desarrollaban en sitios informales carentes de toda higiene. Su emplazamiento

¹⁷ Armando de Ramón, *Santiago de Chile (1541-1991): historia de una sociedad urbana* (Santiago: Sudamericana, 2000), 143.

¹⁸ Armando de Ramón, “La mecánica del crecimiento urbano y su control. Santiago de Chile (1840 – 1910)”, *Siglo XIX, revista de Historia* 16 (México, julio – diciembre, 1994): 5 – 42.

¹⁹ Vicuña Mackenna, *La transformación de Santiago*, 24.

²⁰ Romero, *¿Qué hacer con los pobres?* 124.

²¹ “Inundaciones al sur de Santiago”, *El Chileno*, julio 14, 1900, 1.



fue realizado lejano a la ciudad, con el fin de mantener ciertas normas mínimas de salubridad pública. En 1868 terminó la concesión, recayendo en la alcaldía la administración del establecimiento hasta el momento de su cierre en 1972²².

En torno a este establecimiento se comenzó a estructurar una pequeña y mediana industria de derivados de la carne, como los lavaderos de tripa, fábricas de jabones y curtiembres entre otros, que trajeron serias consecuencias para la habitabilidad. Dichos espacios se convirtieron en la primera expresión del barrio industrial que terminaría por consolidarse a inicios del siglo xx. En ese contexto, la primera iniciativa en torno a la remodelación del Matadero y su vecindario fue hecha por el intendente Vicuña Mackenna, integrando su plan de transformación para la ciudad de 1872. Aunque no llegó a efectuarse, la autoridad planteó una “reparación radical” del Matadero, el que, de acuerdo con sus palabras, había sido concebido “más como potrero, que como establecimiento industrial”²³. Como se observa en la imagen, el recinto se caracterizó por su arquitectura tradicional, con el uso de adobe y teja.



FIGURA 1 Fachada del Matadero Municipal c. 1900. Fuente: memoriachilena.cl

La presencia del Matadero provocó también la extensión de distintas infraestructuras de transporte. En primer lugar, la línea de la empresa del Ferrocarril Urbano desde 1875 (carros de sangre) que, a través de calle San Diego y Arturo Prat, conectaban a este recinto con el Mercado Central en el sector norte de Santiago, trasladando las carnes

²² Emilio Eyquem, *Memoria de la inspección veterinaria del Matadero Municipal de Santiago correspondiente al año 1929* (Santiago: Imprenta Cisneros, 1930), 32 - 33.

²³ Vicuña Mackenna, *La transformación de Santiago*, 85.



faenadas. Para 1880 sumó los servicios de transporte de pasajeros, entregando una temprana conexión del barrio con el centro de la ciudad²⁴. En segundo lugar, debemos agregar la apertura de la estación San Diego del Ferrocarril de Circunvalación en 1898, distribuyendo el ganado a ser faenado en el Matadero y otras mercaderías de consumo masivo. Esta obra produjo claramente el despegue industrial del barrio, potenciando el crecimiento de las incipientes fábricas beneficiadas con la cercanía de esta nueva infraestructura, permitiendo un acceso rápido a la línea longitudinal y, a través de ella, al resto del país²⁵. A ambos adelantos hay que agregar el inicio de las operaciones de los tranvías eléctricos que, a partir de 1900, trajo consigo la ampliación de los recorridos en el área, especialmente en los ejes norte-sur, en calles como Carmen, San Isidro, Santa Rosa, San Francisco, Lord Cochrane y Serrano, contribuyendo así a una ocupación de tipo residencial en diversos sectores del barrio.

Se fue desarrollando así una variedad de usos de suelo, predominando en el límite sur establecimientos como la Fábrica Nacional de Vidrios en 1902, ubicada a un costado de la calle San Diego y a escasos metros del Zanjón de la Aguada. Tres años después, fue puesta en marcha la Maestranza de Ferrocarriles en el sector de San Eugenio, en el extremo poniente del barrio, que tal como se ve en la imagen, constituían un polo de desarrollo fabril, con recintos de grandes dimensiones como la Fábrica de Cartuchos. Este tipo de faenas empleaba a trabajadores de una mayor calificación, por lo que también estos lugares se convirtieron en puntos desde donde fluyó la cultura obrera que caracterizaría a esta periferia en las primeras décadas del siglo xx.

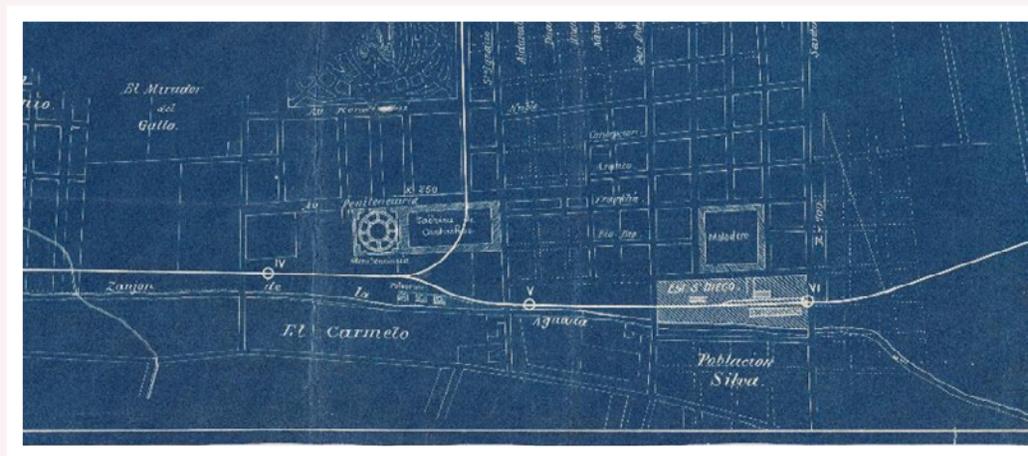


FIGURA 2 Detalle correspondiente al sector del Matadero, Plano General del Ferrocarril de Circunvalación de Santiago, escala 1:10.000. En la imagen se observa la estrecha relación que existía entre la Estación San Diego y el recinto del Matadero. Fuente: Archivo Nacional de la Administración, fondo Ministerio de Industrias y Obras Públicas, 1908, vol. 16

²⁴ Álvaro Salas, *La Ciudad de los Tranvías, Santiago 1857-1929: De Cuadrícula a Territorio Reticular: Puntos, Líneas, Redes y Lugares* (Tesis doctoral, Pontificia Universidad Católica, Santiago, 2014).

²⁵ "Ferrocarril de circunvalación. Estudio de las normas generales que deben servir de base para su terminación", noviembre 1915, fondo Intendencia de Santiago, vol. 412, Archivo Histórico Nacional, Santiago.



A pesar de estas modernizaciones, los usos industriales y las características residuales de este margen del Zanjón de la Aguada se tradujeron —tal como señalamos antes— en una serie de problemas de salubridad, lo que acarrea enfermedades contagiosas de elevada mortalidad que azotaban a ranchos y conventillos. En ese escenario, la transformación del antiguo edificio del Matadero fue planteada no solo como una modernización del recinto, sino como una auténtica reforma sanitaria que traería grandes beneficios para los vecinos del barrio hacia 1910²⁶.

El objetivo principal de la transformación fue reestructurar el faenamiento del ganado, exigiendo normas de salubridad y distinguiendo entre labores al interior y al exterior del establecimiento. Asimismo, se crearon dos secciones enteramente independientes y separadas por una avenida que cruzaría todo el establecimiento de oriente a poniente. El proyecto contemplaba:

“La primera [sección] que podemos llamar de matanza, a la cual entra el animal vivo y de la que sale a la sala de ventas o al frigorífico, comprende los andenes desembarque, corrales de aparta y de encierro y canchas de matanza [...] se extiende entre las calles de Placer, con las de San Francisco y Arturo Prat. En ese mismo espacio tenemos los lavaderos de guata y todas las instalaciones para preparar la carne a la venta, los hornos crematorios de basura y cadáveres de animales, y se consultan los terrenos necesarios para las instalaciones particulares de beneficios de cueros, grasas, etc. [...] La segunda [sección], comprende en primer lugar los espacios de venta, que se extiende de oriente a poniente, y se compone de la sala de venta y la Olla del Pobre; encontrándose en el límite norte de la sección anterior e inmediatamente al lado de la cámara fría, que sirve de antesala al frigorífico”²⁷.

A estas nuevas instalaciones se agregaron las oficinas administrativas del Matadero, donde vivían con sus familias el director, el veterinario y algunos de los subalternos del establecimiento. A ello se sumó la habilitación de un Juzgado Civil, destinado a mediar en los conflictos por la venta, el peso o estado sanitario de algún animal. Así, el recinto quedó configurado por “variados cobertizos que organizaban una plaza central de abastos, donde se acusa el proceso productivo del Matadero”²⁸. En este sentido, el proyecto de 1910 comprendió a este recinto como un espacio industrial moderno, que tal como observamos en la imagen, podían convivir diversos usos especializados según sector, involucrando una densa estructura administrativa²⁹.

De esta forma, el nuevo Matadero cumplía con todas las exigencias relativas a la industrialización del proceso de faenamiento de carne, el cual desde ese momento se haría en condiciones óptimas de acuerdo con los estándares que se manejaban en la

²⁶ José Victorino Varela (Concesionario) y Jorge Lira Orrego (Ingeniero), *Proyecto de Construcción del Matadero Municipal de Santiago* (Santiago: Imprenta y Encuadernación El Globo, 1907), 7.

²⁷ Victorino y Lira, *Proyecto de construcción*, 4-5

²⁸ Antonio Sahady, Jorge Atria y Felipe Gallardo, “La demanda habitacional de los sectores populares” en Municipalidad de Santiago, *Santiago sur*, 126.

²⁹ Pizzi y otros, *El patrimonio arquitectónico*, 89.

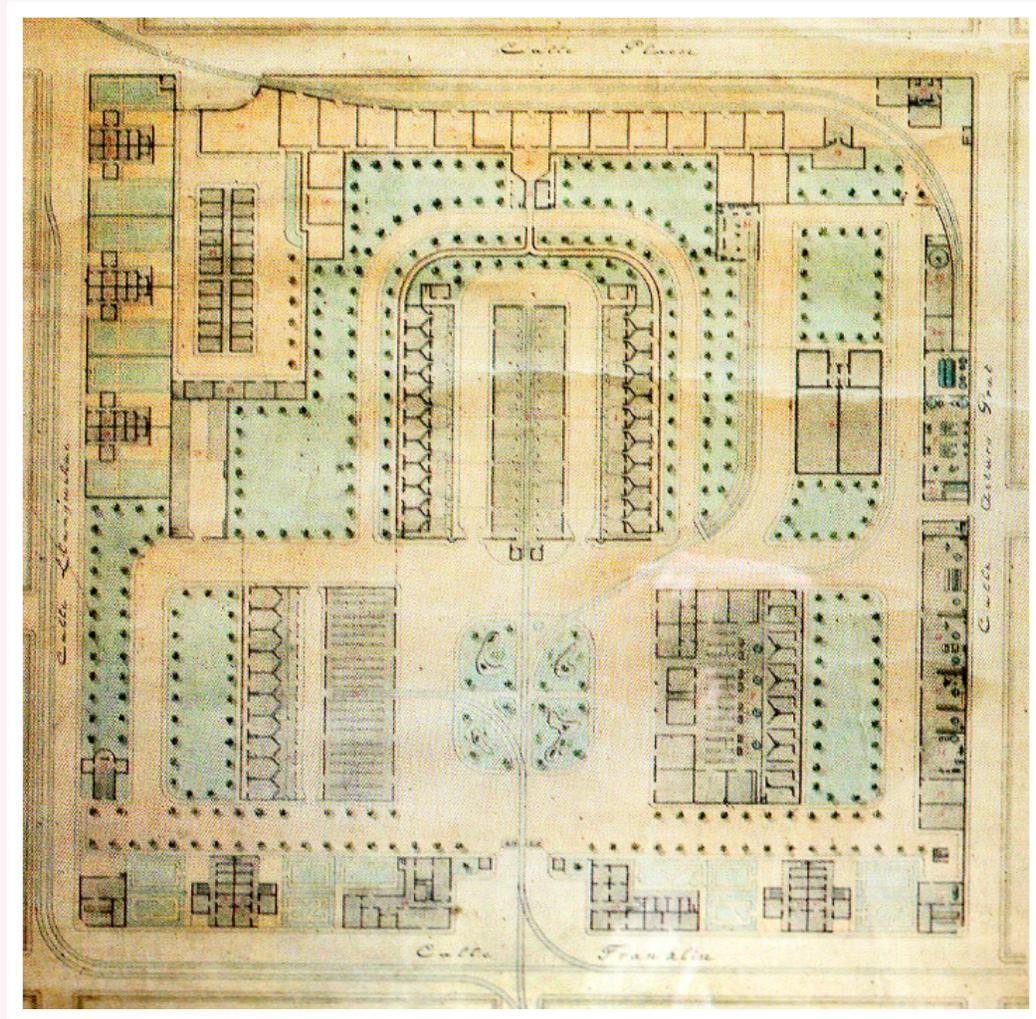


FIGURA 3 Plano del nuevo Matadero Municipal, proyecto original de 1907. Fuente: Claudia García “Registro y análisis de un patrimonio diverso”, en Santiago Sur: formación y consolidación de la periferia. Santiago, Ilustre Municipalidad de Santiago. Dirección de Obras Municipales, 2015, p. 212.

época. Ese fue el espíritu que estuvo tras esta remodelación, pasando a convertirse el Matadero en

“[...] un conjunto armónico, en cuyo centro una avenida le indica la entrada del establecimiento. Recorriendo esa avenida llegaría a un extenso parque y se presenta de frente el restaurant, formado por un elegante chalet, [...] más lejos, a la izquierda, el edificio de la administración, y detrás del trecho redondo, las murallas macizas del frigorífico y continuando hacia adelante la sala de venta. Si pasa más allá y entra a la sección de matanza, encuentra grandes galpones de fierro, cómodos, limpios y bien ventilados; corrales de encierra cercanos a ellos; calles anchas y bien pavimentadas, agua abundante en pilas y surtidores, y muchos árboles, formando avenidas, parques y jardines”³⁰.

³⁰ Victorino y Lira, *Proyecto de Construcción*, 7.



Como se desprende del relato, el nuevo recinto buscó introducir un cambio en las prácticas sociales, intentando regularizar el comercio en su interior y sobre todo disciplinando a sus trabajadores, los que eran sindicados como los responsables de que este lugar fuera considerado un foco de inseguridad e insalubridad para vecinos y visitantes. Así lo manifestó por lo menos Vicente Navarrete Maturana, quien se desempeñó como administrador del matadero durante su proceso de transformación:

“Cuando yo entré aquí en 1908, esto era un infierno. Los cuadrinos se acuchillaban que daba gusto. No había día sin pelea. Nadie podía entrar a los corrales; si era un hombre lo recibían a insultos, si era una mujer a palabras groseras. Ahora usted entra y no oye ninguna expresión de esos que gasta nuestro pueblo, al contrario, se respeta a los visitantes. No hay peleas. No se ven borrachos”³¹.

De esta manera, se cumplía con un viejo anhelo de las autoridades de la ciudad, que era contar con un sitio moderno para el faenamamiento y comercio de la carne, posicionando a esta nueva infraestructura como uno de los establecimientos industriales más adelantados del país en su tipo. En ese panorama, el barrio se vio directamente beneficiado con esta transformación, ya que se ordenó el comercio, se establecieron mejoras en las calles que rodeaban el recinto, instalándose también nuevas escuelas, teatros y otros edificios públicos que beneficiaron a “matarifes, obreros, ferrocarrileros, comerciantes y empleados públicos”³². Así, de haber sido uno de los barrios más pobres de Santiago, los alrededores del Matadero se convirtieron en un pujante polo industrial de Santiago, el cual, si bien aún seguía arrastrando innumerables carencias materiales, exhibía un paisaje totalmente distinto que el de hace un par de décadas atrás.

El ferrocarril y el límite sur de la comuna de Santiago: la infraestructura como frontera

La presencia de los trenes en la ciudad de Santiago, iniciada con la inauguración de la línea al sur entre la estación Alameda y el pueblo de San Bernardo en 1857 y consolidada con la llegada de las vías desde Valparaíso que, ingresando desde el norte, se extendían sobre la Alameda de San Juan (actual avenida Matucana) hasta conectar con la primera terminal en 1863, marcaron el rumbo del desarrollo ferroviario al interior de la capital chilena durante la segunda mitad del siglo XIX³³. Su construcción sobre el por entonces límite poniente de la ciudad sirvió para que el Intendente Benjamín Vicuña Mackenna en su plan de transformación de Santiago, planteara dicho trazado como parte del denominado camino de cintura, el grupo de avenidas que debía rodear el área urbana consolidada y establecer así una diferenciación jurídica y material con

³¹ Manuel Rojas, “Una mañana en el Matadero Modelo”, *Pacífico Magazine* 59, noviembre 1917, 517.

³² Macarena Ibarra y Andrea Ortega “Santiago sur: habitantes y modos de vida, 1900 – 1960”, en Municipalidad de Santiago, *Santiago sur*, 92.

³³ Aunque estas primeras iniciativas fueron de origen particular, el Estado chileno debió asumir tempranamente el control y la posterior extensión de estas vías, hecho consolidado con la conformación de la Empresa de Ferrocarriles del Estado en 1884. Guillermo Guajardo, *Tecnología, estado y ferrocarriles en Chile: 1850-1950*, (Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007). Véase también Guillermo Burgos, *Historia del ferrocarril de Valparaíso a Santiago y Ramal a Los Andes* (Santiago: Ricaaventura, 2014).



las áreas periféricas aledañas. De hecho, Vicuña Mackenna proponía que este perímetro debía estar atravesado por vías férreas que circundaran la ciudad (de ahí el término de cintura de fierro ocupado por el intendente), reforzando el rol de límite material y sanitario que buscaban estas arterias, además de cumplir funciones logísticas relacionadas al transporte de mercaderías³⁴.

Aunque para el intendente el camino debía establecer su límite sur por la llamada avenida del Sur (avenida Blanco Encalada) y continuar por el llamado callejón de Los Monos o Alameda del Conventillo (avenida Matta) hasta la avenida Oriente (Vicuña Mackenna), las dificultades de su construcción y especialmente el costo de las expropiaciones para la apertura del nuevo viario impidieron no sólo una rápida finalización de las obras, sino también el desechar la inclusión de vías férreas sobre las mismas. Sin embargo, esto no frenó la discusión sobre la necesidad de expandir la red ferroviaria en torno a la ciudad, proceso estimulado por opiniones técnicas y también intereses particulares: de hecho, la construcción por parte de privados de la línea del Ferrocarril del Llano del Maipo, puesta en marcha en 1891 corriendo paralela a la avenida Oriente y que se expandía desde la actual plaza Baquedano hasta los poblados de Puente Alto y Pirque para servir a los productores agrícolas de la zona, demostraba la importancia de tender nuevas vías con el fin de facilitar el acceso de mercaderías para el consumo urbano y el transporte de las mismas hacia otros puntos, lo que hacía imprescindible la conexión entre las vías³⁵.

Aunque los propietarios agrícolas a los que servía el Llano del Maipo eran grandes impulsores de la conexión entre éste y la red troncal que corría al poniente de la ciudad, no fueron sus únicos promotores. Otro fue el Ejército, que en 1895 se había instalado entre las avenidas Oriente y la calle Maestranza el regimiento de caballería N°2, cuya cercanía a la vía férrea sería útil en caso de un posible conflicto con Argentina, lo que motivó además la construcción del tren militar entre Puente Alto y la localidad del Volcán, en pleno Cajón del Maipo³⁶. Hacia el poniente, el traslado en 1882 de la antigua fábrica de cartuchos al costado de la penitenciaría, como también la presencia de otros edificios de uso militar en el sector sur de la capital, impulsó también la expansión de ramales desde la red sur al oriente; hacia fines del siglo XIX, ya habían sido conectados sus paños de terreno con las vías, estableciendo incluso una temprana estación ferroviaria conocida como Padura, a la altura de la actual calle Club Hípico³⁷.

Estos desarrollos motivaron a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) a impulsar la conjunción de ambas vías, estableciendo con ello una red ferroviaria extensa a través del límite sur del municipio, el que bordeando el Zanjón de la Aguada favoreció la ubicación de fábricas, bodegas u otros edificios productivos como el mencionado

³⁴ Vicuña Mackenna, *La transformación de Santiago*, 136.

³⁵ Enrique Vergara Montt, "El servicio de ferrocarriles para Santiago", *Anales Del Instituto De Ingenieros De Chile* 32 (1893): 468-479; Arturo Titus, "Apuntes para una monografía de los ferrocarriles particulares de Chile", *Anales del Instituto de Injenieros de Chile* 4 (abril 1910): 146-155

³⁶ Alberto Lira Orrego, *Memoria justificada del estudio preliminar de una vía férrea de trocha de un metro entre Puente Alto y San José de Maipo*, (Santiago: Imprenta i Encuadernación Barcelona, 1896).

³⁷ Hidalgo y Vila, "Calles - que fueron- caminos," 232.



Matadero, actividades que se beneficiaban con las ventajas logísticas que ofrecían las líneas del ferrocarril, pero también acompañadas de fuertes externalidades ambientales. Estas se vinculaban a los procesos productivos y logísticos como los ligados a la industria animal, ya fuese para consumo alimenticio u otros usos, los que generaban una alta cantidad de desechos que eran arrojados especialmente al Zanjón, generando focos de insalubridad para toda la población. Como se señaló, el área concentró tempranamente establecimientos fabriles conflictivos para la ciudad propia, y el ferrocarril reforzó estas funciones al darle conectividad, facilitando el ingreso de productos, materias primas, combustibles y otros elementos de consumo que consolidaron al sector como área logística, fabril y de servicios³⁸.

El tren y el cauce actuaron así como frontera de la capital chilena, pero lejos de lo imaginado por Vicuña Mackenna décadas antes: las aguas del Zanjón eran vertedero para los desechos, y sus orillas pronto se hicieron espacios de habitaciones precarias y los riesgos de inundaciones, incendios u otros incidentes se hicieron frecuentes en las décadas venideras, lo que distaba de la idea de progreso que el ex intendente le había dado a la presencia del ferrocarril para la ciudad y el paisaje urbano. Pese a ello, la extensión de las vías férreas resultaba estratégica, ya que dinamizaba la economía y, a la vez, contribuía, por sus impactos ambientales, a rebajar el precio de las viviendas obreras ubicadas a lo largo de su extensión.

La manifestación material de este dinamismo era los ramales interiores que se proyectaban hacia diversas fábricas y establecimientos. Junto con el ya mencionado ramal de uso militar -posiblemente el primero de ellos tendido hacia el interior de la ciudad, se prolongaron nuevas vías en la medida que se iban estableciendo más fábricas y bodegas en su entorno. Las primeras cartografías generales de FFCC, como la firmada en 1901 por el ingeniero Von Chrismar, mostraban exclusivamente a la vía tendida por el Ejército como la única operativa al comenzar el nuevo siglo³⁹. Sin embargo, ya en 1912, el plano general mostraba varios ramales existentes en la sección sur de su trazado: uno de los más destacados señala ya la extensión de un ramal hacia el interior de la población San Eugenio, cuyo trazado superaba el paño de la Maestranza construida en 1905⁴⁰. Aunque la proyección no define hasta dónde llegaba la vía, durante las décadas siguientes esta línea pasó posiblemente a conectar la Central de Leche San Eugenio con la vía del FFCC, haciendo más eficiente el traslado del producto desde las vías férreas hacia la planta de pasteurización en un momento donde el consumo de este producto pasaba a ser política⁴¹.

³⁸ Pizzi y otros, *El patrimonio industrial*, 79-96.

³⁹ "Ferrocarril de Circunvalación de Santiago, plano general" 1901, fondo Ministerio del Interior, vol. 3403, Archivo Nacional de la Administración, Santiago.

⁴⁰ "Mapa Jeneral de los FFCC existentes i proyectados", en Ministerio de Industria y Obras Públicas, *Normas Jenerales que deben servir de base para la terminación del Ferrocarril de Circunvalación de Santiago* (Santiago: Imprenta Universo, 1915), fondo Ministerio de Fomento, vol. 16, Archivo Nacional de la Administración, Santiago.

⁴¹ Macarena Ibarra y Umberto Bonomo, "De la fábrica a la vivienda. La protección de la memoria obrera en torno a la Fábrica Central de Leche, Santiago de Chile", *Apuntes* 1, vol. 25 (enero-junio 2012): 50-61.



En este plano, realizado para proyectar la consolidación del FFCC, se aprecian algunos de los diversos ramales interiores que se proyectaban desde la línea del FFCC hacia la trama interior del sur de Santiago. Destacan algunas de las vías militares que interconectaban sus principales edificios ubicados en el sector con la red ferroviaria central, además de las fabriles y de transporte, incluyendo además otros ramales cuya posición en la cartografía sugiere que se trataba de vías provenientes del Llano del Maipo; una de ellas llegaba a los paños ocupados por la antigua fábrica de vidrio y de la viña Errázuriz, que tenía así una conexión directa entre los terrenos productores de viñas y sus bodegas. Fueron estas redes entre áreas productivas y centros de acopio o industriales lo que estimuló la construcción de nuevas estaciones en el trazado sur del FFCC, directamente ligadas a las actividades más relevantes para el territorio.

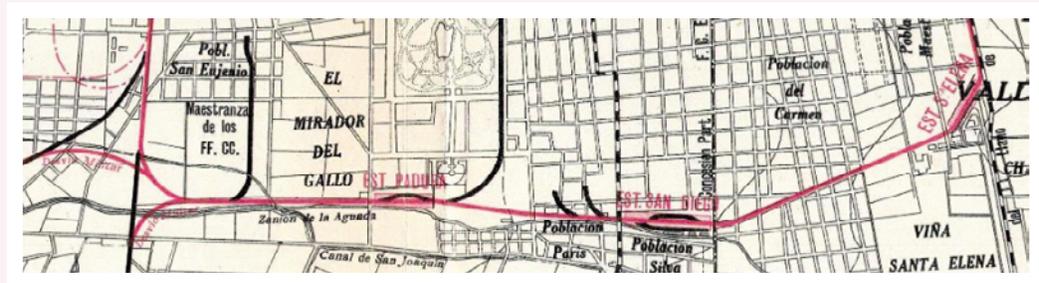


FIGURA 4 Plano elaborado por la Inspección General de Ferrocarriles en 1912 para la sección entre el paradero de Santa Ana y la estación Santa Elena. Fuente: Ministerio de Industria y Obras Públicas, *Normas Jenerales que deben servir de base para la terminación del Ferrocarril de Circunvalación de Santiago* (Santiago: Imprenta Universo, 1915), fondo Ministerio de Fomento, vol. 16, Archivo Nacional de la Administración, Santiago.

La estación San Diego tenía justamente un rol bastante específico en la zona: ser la puerta de entrada para los animales que llegaban a pie hasta el Matadero Municipal. Inaugurada al servicio en 1898, su edificio principal era un modesto volumen de una planta de ladrillo y dos aguas, con una terraza enmarcada por columnas hacia la vía férrea; este volumen era de uso principalmente administrativo, ya que el transporte de pasajeros no fue una actividad prioritaria para el FFCC debido a —como mencionamos en la sección anterior— la temprana consolidación de la red tranviaria en la trama interior de la ciudad: de hecho, el servicio ferroviario de pasajeros por el anillo de cintura solo operó hasta 1912. En su terreno, ubicado entre las avenidas San Diego y San Francisco, se extendía una serie de ramales paralelos a la línea central del FFCC, asociados a la actividad ganadera, aunque también se tendieron otras vías interiores que alcanzaron en un momento las dieciocho líneas⁴².

No resultaba casual que, apegado a su mismo paño de terreno, se encontrase el centro de remate de animales de la empresa Tattersall, constituida en 1913 y ligada directamente a los negocios agropecuarios. La compañía contaba con una serie de instalaciones ubicadas directamente en diversas secciones de la vía del FFCC, entre

⁴² Joaquín Figols, *Estación San Diego, germen del desarrollo industrial en el sector San Diego / Matadero. Potencialidades del desarrollo urbano a partir de vestigios de arquitectura industrial en el anillo interior de Santiago* (Santiago: Seminario de investigación departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura, Universidad de Chile, 2013), 64-81.

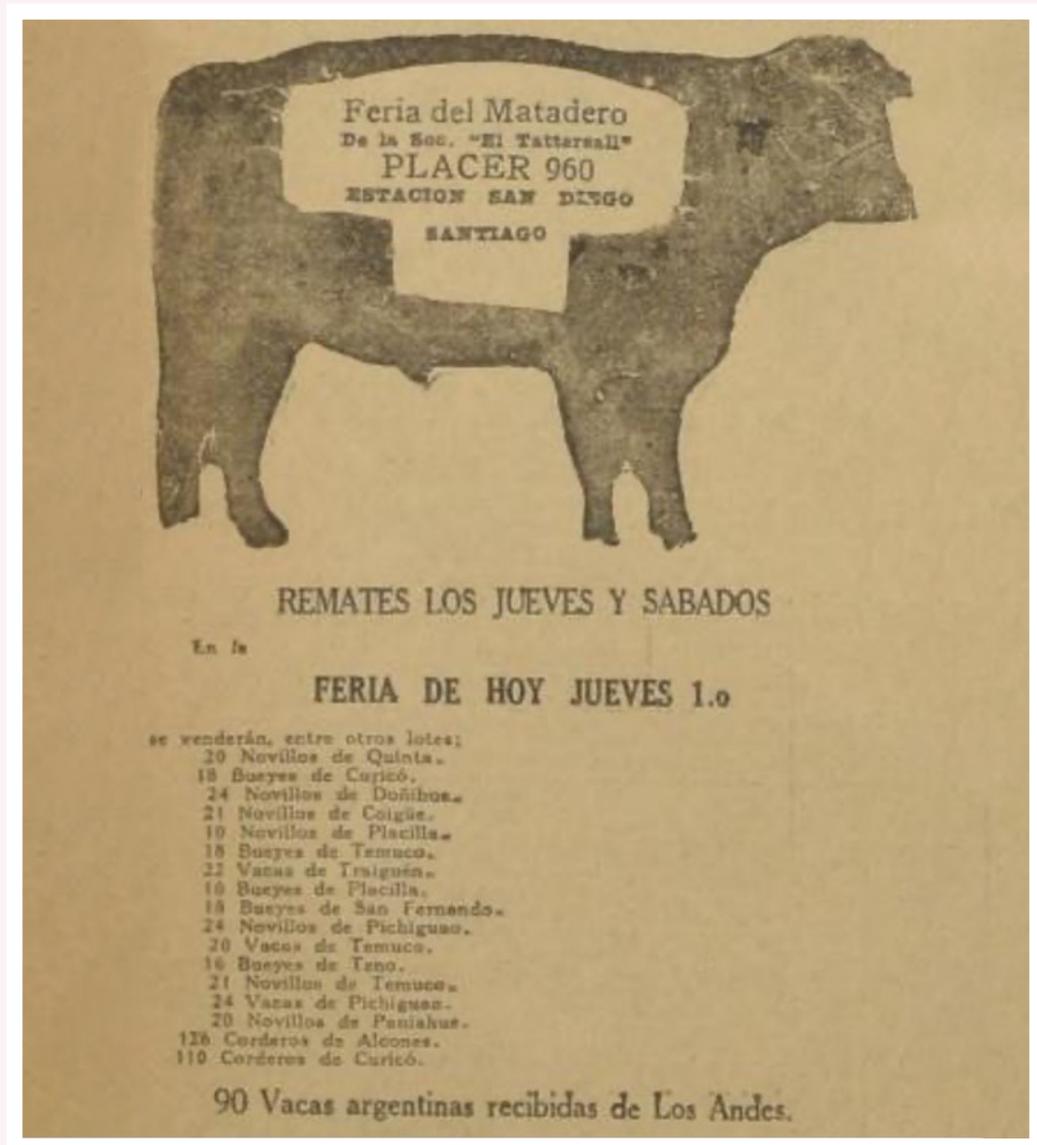


FIGURA 5 Publicidad de la Sociedad Tattersall para la feria ganadera. Fuente: La Nación, Santiago, 1 de septiembre de 1927, 28.

ellas, unas bodegas en la avenida Matucana ligadas a la vía entre las estaciones Yungay y Alameda. Instalada en calle Placer junto a los terrenos de la estación San Diego, los avisos en la prensa de su oferta daban cuenta de la amplia actividad realizada en el sector. El gran número de animales que llegaba al centro de faenamiento superaba ampliamente sus capacidades productivas, por lo cual el emplazamiento de corrales de acopio en la estación era imprescindible. La presencia de estos espacios de negocios junto a las líneas férreas era otro claro reflejo de las ventajas comparativas que ofrecía a estas actividades la infraestructura de transportes y, en el caso particular de la estación San Diego, su ubicación estratégica junto al matadero municipal⁴³.

⁴³ Germán Hidalgo, José Rosas y Wren Strabucchi, "La representación cartográfica como producción de conocimiento: reflexiones técnicas en torno a la construcción del plano de Santiago de 1910", *ARQ (Santiago)* 80, (2012): 62-75.



En cuanto a las estaciones que cerraban el perímetro del FFCC hacia el oriente en su sección sur, en 1898 ya se proyectaba la construcción de las de Santa Elena y Ñuñoa, diseñadas para la conexión de la línea sur con el trazado del Llano del Maipo. El objetivo de estos engarces ferroviarios era la consolidación de una red de transportes eficiente para los diversos productos que ingresaban por esta última línea, los que incluían no solo la producción agrícola de los terrenos al sur de Santiago. En efecto, la construcción en 1891 de la estación Providencia como cabecera de la vía proporcionaba a diversas actividades ubicadas tanto en el norte como el oriente de la ciudad una salida a productos como las verduras y hortalizas de las chacras de El Salto y Recoleta, el cobre desde las minas de Las Condes o la cerveza de la fábrica ubicada en las orillas del río Mapocho⁴⁴. Ante este continuo tránsito de mercaderías, la construcción y puesta en marcha de las estaciones Santa Elena y Ñuñoa en 1903 vino a suplir las necesidades de transporte masivo para industrias y productores de una amplia red económica urbana y rural, ofreciendo además soluciones para el acopio y la distribución de bienes de consumo masivo para la población. Como se observa en el plano, la estación Santa Elena se emplazaba en medio de la propiedad rural del mismo nombre, correspondiendo hacia 1920 a un predio definido en su límite norte por la línea del ferrocarril.



FIGURA 6 Plano de la sección sur-oriental del FFCC incluyendo las estaciones y el trazado entre San Diego y Santa Elena. Croquis de solicitud de Anastasio Brard para uso de aguas del Zanjón de la Aguada, 1918. Fuente: Mapoteca N° 949, Archivo Nacional de la Administración.

⁴⁴ De Ramón, *Historia de una periferia*, 208, 234; Pizzi y otros, *El patrimonio arquitectónico*, 86-89



La habitabilidad en el límite sur de Santiago: vivienda obrera y poblaciones, 1910 – 1930

A inicios del siglo xx esta periferia de Santiago tenía más de veinte mil habitantes, constituyendo el suburbio más poblado y donde se fueron estableciendo una serie de poblaciones de trabajadores, edificadas tanto por el Estado como por la autoconstrucción en sitios adquiridos o arrendados⁴⁵. Respecto a las primeras, destacaron Santa Rosa, Huemul y San Eugenio, todas construidas a inicios de la década de 1910 bajo la Ley de Habitaciones Obreras y emplazadas vecinas del FF.CC y el Zanjón de la Aguada. En cuanto a la normativa, que data de 1906, fue la primera en su tipo en Latinoamérica y estableció un Consejo Superior de Habitaciones Obreras que tenía por objetivo la higienización de conventillos y construcción de poblaciones modelos⁴⁶.

El caso de la Población Santa Rosa —o Matadero, como también fue conocida— comprendía 135 casas en 6 manzanas, organizadas a través de dos manzanas con dos pasajes trazados entre la línea del FF.CC de Circunvalación y la calle Placer al costado oriente del Matadero Municipal⁴⁷. En este sentido, como se observa en la imagen, su emplazamiento se produjo en un área residual carente en gran parte de infraestructura, en vecindad con un alto número de vivienda informales, destacando así por su emplazamiento en un área de gran pobreza.

Inaugurada en 1912, se convirtió de inmediato en un referente en la construcción de habitaciones para los trabajadores. Por lo mismo, Juan Enrique Concha, presidente del Consejo de Habitaciones Obreras —institución que levantó el conjunto— destacó los valores que promovían la acción de esta institución, realizando un reconocimiento de los sectores trabajadores como los principales beneficiados con su implementación: “Se haría una obra de justicia y equidad de gran trascendencia porque se va formando en nuestro país un verdadero proletariado de levita, digno de protección de la sociedad y la ley”⁴⁸.

Por otra parte, uno de los casos más emblemáticos corresponde a la población Huemul, construida por la Caja de Crédito Hipotecario, organismo que encomendó el proyecto al prestigioso arquitecto Ricardo Larraín Bravo. Las 161 viviendas que conformaron este conjunto se distribuyeron en seis manzanas situadas al poniente de la calle San Diego. Uno de los aspectos más relevantes de este nuevo barrio fue la provisión de equipamiento comunitario de alta calidad, constando de escuela, dispensario, teatro y biblioteca, entre otros⁴⁹. Las afirmaciones de don Luís Barros Borgoño, director de la Caja de Crédito Hipotecario, son representativas del significado que el Estado entregaba a este tipo de obras y los beneficios que traería para sus nuevos moradores: “Aquí, en medio de las fábricas y talleres, en las grandes calles y avenidas, al lado de magníficas

⁴⁵ A. de Ramón, “Estudio de una periferia urbana”, 236.

⁴⁶ Hidalgo, *La vivienda social*, 62-66.

⁴⁷ Ignacio Corvalán, “Cronología de la legislación chilena sobre vivienda obrera en la comuna de Santiago”, en Municipalidad de Santiago, *Santiago Sur*, 238-251.

⁴⁸ Carlos Carvajal, *Reformas necesarias a la ley de habitaciones para obreros*, (Santiago: Imprenta Kosmos, 1913).

⁴⁹ Montserrat Palmer, “Las ciudades de la vivienda social entre 1900 – 1950”, *Revista del Colegio de Arquitectos de Chile* 41 (1985): 26 y 27.



FIGURA 7 Vista de la construcción de la población Matadero – Santa Rosa, 1912. Fuente: *Consejo Superior de Habitaciones Obreras: Memoria de su labor 1911 – 1912*, Santiago, Imprenta Chile, 1912.

construcciones de la ciudad, podrá hallar el obrero el hogar apacible, abrigado y luminoso que asegure la vida y la felicidad de las familias”⁵⁰.

Por último, se encontraba la población San Eugenio, cuya planta, donde destacan sitios de frente angosto y largos de fondo, los que se pueden apreciar en la imagen siguiente. Dicho conjunto fue entregado en 1911 y estaba ubicado a un costado de la maestranza del mismo nombre, teniendo por límites sur al Zanjón de la Aguada. Su estructura contaba con doce manzanas que albergaron alrededor de cien viviendas, construidas en cuatro tipologías distintas, que al igual que los otros conjuntos, conservaban la fachada continua como elemento unificador. Destinadas en parte a los trabajadores ferroviarios y sus familias, la construcción estuvo a cargo del Consejo Superior de Habitaciones Obreras y se convirtió en la población modelo que más dificultades enfrentó en su proceso de asentamiento, en un sector carente de servicios, afectada por las constantes inundaciones que se extendían a las instalaciones de la maestranza, perjudicando el funcionamiento de los ferrocarriles⁵¹.

Ahora bien, estos proyectos de vivienda convivieron a escasos metros con poblaciones de una baja calidad material, construidas a través de la venta y arriendo de sitios. Esta modalidad consistía en el alquiler o adquisición de un lote sin servicios, en el cual se autoconstruía con materiales usualmente extraídos del mismo sitio⁵². Este fue el caso

50 María José Castillo y Rodrigo Hidalgo, *Cien años de política de vivienda social en Chile* (Santiago: Universidad Andrés Bello, 2007): 54.

51 “Cuestiones ferroviarias”, *La Federación Obrera* (Santiago), mayo 1, 1920, 3.

52 V. Espinoza, *Para una historia*, 19.

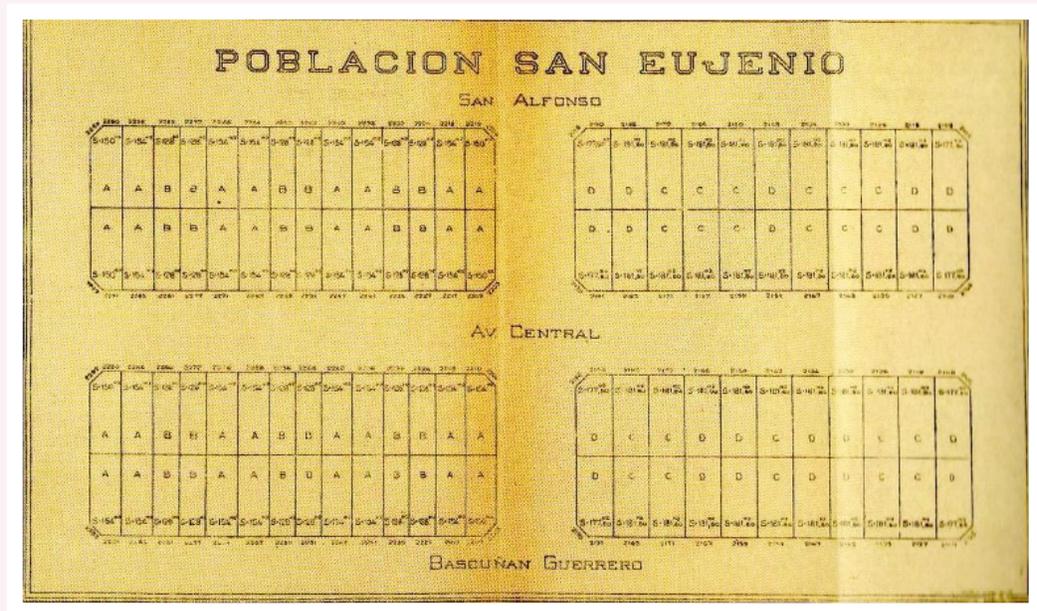


FIGURA 8 Planta de la población San Eugenio, 1912. Fuente: Ignacio Corvalán “Cronología de la legislación chilena sobre vivienda obrera en Santiago”, en Municipalidad de Santiago, *Santiago Sur*, 244.

de la población El Carmen, fraccionamiento realizado en el extremo sur de la chacra del mismo nombre, en un espacio residual: entre el Zanjón de la Aguada y la Línea del FF.CC y que no contó con ningún tipo de servicio básico, provocando los permanentes reclamos de sus moradores⁵³.

La ocupación del predio comenzó en 1926, involucrando a más de un millar de habitantes y contó entre sus principales dificultades las permanentes inundaciones derivadas de los cursos de agua que convergían en el Zanjón de la Aguada. En 1931 se indicaba que el material de construcción predominante era “la lata de tarro parafinero, que sirve a la vez para techos, cierros y murallas”, agregando que tampoco contaban con piso y en cotidiana convivencia con “los perros y los chanchos”. A esto hay que sumar el mal estado de sus calles, muchas de las cuales eran abiertas por los propios vecinos sin contar con autorización municipal.

Un testimonio de un diario comunal de San Miguel, realizado luego de una visita a la población, describía alarmado que

“[...] sus calles carecen por completo de alumbrado, intransitables, en los inviernos los vecinos tienen que salir de a caballo o en carretelas de sus habitaciones, y en el verano la tierra ciega a los pobladores, las acequias con sus aguas pestilentes infestan de olores nauseabundos, a todo esto, nuestras autoridades edilicias jamás se preocupan de tomar algunas [medidas] en beneficio de la salubridad de ese importante sector. Y, como si todo fuese poco,

⁵³ Claudio Contreras, “Santiago y la herencia del loteo parcelario, 1910-1940”, en Municipalidad de Santiago, *Santiago sur*, 252-259.



una acequia que atraviesa dicha población amenaza con derrumbar algunas habitaciones de modestos pobladores. A este respecto debemos lamentar la actitud del señor secretario del señor alcalde, quien estando en conocimiento de esta situación ha dejado correr el tiempo sin dar muestras de tomar determinación alguna”⁵⁴.

Este panorama que se experimentaba en la población El Carmen se repitió en una serie de parcelamientos efectuados en las cercanías de la línea del FF.CC, conformando así un patrón de crecimiento urbano en esta parte de la ciudad. Esta práctica se convirtió en ilegal a partir del DL 740 de 1925, estableciendo que las nuevas poblaciones o loteos debían cumplir con requisitos mínimos de servicios como agua potable, electricidad y otras, siendo los municipios respectivos los encargados de velar por su cumplimiento⁵⁵. En el caso de este conjunto, al datar de 1926, este no cumplió con ninguna de las obligaciones estipuladas por la ley, experimentando por décadas una ambigua situación donde los arrendatarios y compradores de lotes quedaron indefensos frente a la débil fiscalización.

Como se desprende de lo observado, las condiciones de habitabilidad en el límite sur de Santiago oscilaron a inicios del siglo xx entre la intervención quirúrgica del Estado mediante de la construcción de poblaciones “modelos” y la habilitación de viviendas a través de la compra o arriendo de sitios. Para entonces, el sector se encontraba experimentando un crecimiento fabril acelerado, fuertemente influenciado por la línea del ferrocarril de circunvalación junto con la renovación del Matadero y su barrio circundante, permitiendo la ampliación de la política de vivienda en el área. Sin embargo, todo ello no logró que el sector dejase atrás su condición periférica, manteniéndose en condiciones de atraso por largos años, siendo incorporado plenamente a la ciudad consolidada a mediados del siglo xx.

Conclusiones

Este artículo se posiciona como una aporte al estudio de las interrelaciones territoriales entre industria, ferrocarril y vivienda, vistas en la periferia sur de la ciudad de Santiago, siendo paradigmáticas en la conformación de un marcado paisaje periférico. Este último estuvo definido por la presencia del Zanjón de la Aguada y las diversas infraestructuras que se asociaron a este canal, que terminó por convertirse en uno de los más contaminados de la capital. Asimismo, este barrio se definió por sus carencias en servicios y espacios públicos, conformando un escenario que expresaba los conflictos entre los usos residenciales, industriales y comerciales. En este contexto, el artículo entrega una nueva visión sobre un barrio que ha sido abordado en diversos estudios, caracterizados por indagar en la asociatividad de los actores sociales, más que en la interacción entre estos con el espacio construido.

⁵⁴ “Dos poblaciones abandonadas”, *La Voz de la Comuna* (San Miguel), noviembre 26, 1933, s/p.

⁵⁵ República de Chile, *Sobre elección, organización y atribuciones de las municipalidades*, Decreto Ley 740, aprobado el 15 de diciembre de 1925.



Cabe recalcar que el Zanjón de la Aguada recogía las aguas residuales de diversas manufacturas ubicadas a sus orillas —donde destacaba el polo industrial surgido en torno al Matadero municipal— y de las acequias y alcantarillas de toda la zona sur capitalina. A ello se sumó —desde finales del siglo XIX— la construcción de la línea del FFCC, orientada al transporte de carga, lo que acentuaba esta imagen de barrio industrial y límite urbano. Todo este proceso trajo consigo una renovación del Matadero que buscó principalmente ordenar las faenas y junto con ello, el barrio circundante, convirtiendo el nuevo recinto en un símbolo de lo que las autoridades deseaban para este sector de Santiago.

Más allá de esta intervención, la informalidad y falta de planificación integral con la que se desarrolló esta periferia trajo consigo el descenso de las condiciones sanitarias para la población adyacente. Dicho fenómeno, sumado al auge industrial, condicionaron el devenir de la sociedad y el territorio sur a inicios del siglo XX: la consolidación a orillas del contaminado Zanjón de la Aguada de agrupaciones de viviendas precarias, masivas en especial desde la década de 1920, fue uno de los resultados de este proceso de ocupación. El caso de la población El Carmen, loteada por privados, fue particularmente expresivo, al estar emplazada entre el curso de agua y el FFCC, en una hondonada que provocaba graves inundaciones. Los conjuntos higiénicos y modernos levantados por el aparato público —como las poblaciones Matadero y Huemul— proporcionaron una mejor habitabilidad, pero tampoco estuvieron exentos de problemas y por lo demás fueron evidentemente insuficientes para generar una mejora en el panorama general del barrio.

Por último, como una de las infraestructuras de transportes más notorias por su materialidad en el espacio público, las vías férreas del sector contribuyeron a reforzar el carácter de frontera urbana que ya ofrecía el Zanjón como cauce natural, lo que se institucionalizó además como límite administrativo del municipio de Santiago. Si bien las líneas urbanas de ferrocarriles generalmente son apreciadas como un entorpecimiento al crecimiento urbano, en este caso su presencia se vio matizada por el cuerpo fluvial, aunque esto no impidió que gracias a la proyección de algunas vías hacia el extrarradio sur como Santa Rosa o San Diego - Gran Avenida (favorecida esta última además por la extensión del tranvía a San Bernardo) la expansión de la ciudad continuase en las décadas venideras⁵⁶. El mantenimiento de servicios ferroviarios en el sector hasta fines del siglo XX hacía notar también la dificultad de promover nuevas áreas para la instalación de bodegas y establecimientos fabriles.

La convivencia de usos y actividades productivas en el sector, además de las infraestructuras y elementos naturales ya señalados, marcaban un contrapunto respecto a los proyectos paisajísticos que surgían en otros sectores de la ciudad, como la red de parques en torno al río Mapocho, donde el desarrollo de espacios públicos y áreas verdes tomaba gran preeminencia. En el área sur de la ciudad este programa no fue aplicado, contribuyendo a la consolidación de un paisaje periférico, marcado por las

⁵⁶ Luis Santos y Ganges, *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas* (Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011), 17-31; Rosanna Forray, Christian Figueroa y Rocío Hidalgo, "De camino del Inca a Gran Avenida", *ARQ* (Santiago) 85 (diciembre 2013): 36-47.



diversas instalaciones logísticas y de servicios existentes, que convivían con sectores de vivienda obrera informal. La construcción del imaginario respecto al paisaje de la zona sur, ampliamente difundido por la literatura y otras expresiones, ha reforzado el carácter popular del área y su patrimonio cultural hasta hoy⁵⁷.

En este panorama, los tres ámbitos revisados en este artículo, espacios de servicios, infraestructuras de transporte y viviendas de trabajadores, son representativos debido a la importancia fiscal para las autoridades y, por lo mismo, en las inversiones realizadas en ellos. Esto demuestra que, pese a la relevancia y recursos involucrados en el desarrollo del área, no lograron solucionar sus problemáticas históricas —de hecho, algunas se profundizaron—, convirtiéndola en una suerte de zona periférica de sacrificio, caracterizada por los problemas de habitabilidad, contaminación e inseguridad. Pese a ello, la primera periferia de Santiago consolidó una identidad en la convivencia de estos elementos y realidades, que enriquece las posibilidades para entender y proyectar nuevas preguntas sobre la historia de este sector. 

⁵⁷ Romy Hecht, "Idea y proyecto de paisaje en el Santiago del Centenario, 1890-1930", en Fernando Pérez, *Arquitectura en el Chile del siglo XX. Volumen I. Iniciando el nuevo siglo 1890-1930* (Santiago: ARQ ediciones, 2017), 132-145; González e Ibarra, "Cuando la periferia fue ciudad...": 74-93.



Sobre los autores

SIMÓN CASTILLO FERNÁNDEZ es Licenciado en Historia por la Pontificia Universidad Católica de Chile, Magíster en Historia de la Universidad de Chile y Doctor en Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Ha escrito varios libros desde la perspectiva de la historia urbana y del territorio, como *El río Mapocho y sus riberas. Espacio público e intervención urbana en Santiago de Chile (1885-1918)*. Actualmente se desempeña como académico de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Central de Chile.

MARCELO MARDONES PEÑALOZA es Licenciado (Universidad de Chile) y Magister en Historia (Pontificia Universidad Católica de Valparaíso), además de Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos (Pontificia Universidad Católica de Chile). Ha sido docente en las Universidades Diego Portales, Alberto Hurtado y de Talca, desarrollando diversos cursos ligados a Historia urbana, social y regional de Chile y América Latina. Sus actuales líneas de investigación están centradas en el desarrollo de las políticas de transporte público e infraestructuras en el ámbito del Chile urbano. Es miembro de la Asociación Iberoamericana de Historia Urbana, así como autor y editor de artículos y libros sobre sus temas de interés profesional. Se desempeña actualmente como docente en la Escuela de Historia de la Universidad Diego Portales.

WALDO VILA MUGA es Licenciado y Magister en Historia por la Universidad de Chile y Doctor en Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Ha desarrollado investigaciones en torno a la historia urbana y del transporte en Chile, publicando libros y artículos sobre la materia. Actualmente se desempeña como investigador del Instituto de Ciencias Sociales de la Universidad Diego Portales.



Referencias

- Álvarez, Paulo. *Legua emergencia: una historia de dignidad y lucha*. Santiago: Universidad Diego Portales, 2014.
- Ballent, Anahí y Jorge Liernur. *La casa y la multitud. Vivienda, política y cultura en la Argentina moderna*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica, 2014.
- Burgos, Guillermo. *Historia del ferrocarril de Valparaíso a Santiago y Ramal a Los Andes*. Santiago: Ricaaventura, 2014.
- Castillo, María José y Rodrigo Hidalgo. *Cien años de política de vivienda social en Chile*. Santiago: Universidad Andrés Bello, 2007.
- Contreras, Claudio. "Santiago y la herencia del loteo parcelario, 1910 – 1940". En *Santiago Sur: formación y consolidación de la periferia*, Ilustre Municipalidad de Santiago, editor, 252-263. Santiago: Ilustre Municipalidad de Santiago. Dirección de Obras Municipales, 2015.
- Corvalán, Ignacio. "Cronología de la legislación chilena sobre vivienda obrera en la comuna de Santiago". En *Santiago Sur: formación y consolidación de la periferia*, Ilustre Municipalidad de Santiago, editor, 238-251. Santiago: Ilustre Municipalidad de Santiago. Dirección de Obras Municipales, 2015.
- De Ramón, Armando. "Estudio de una periferia urbana. Santiago de Chile 1850-1900". *Historia* 20 (1985): 199-294.
- . "La mecánica del crecimiento urbano y su control. Santiago de Chile (1840 – 1910)". *Revista Siglo XIX* 16 (1994): 5-42.
- . *Santiago de Chile. Historia de una sociedad urbana*. Santiago: Catalonia, 2007.
- Espinoza, Vicente. *Para una historia de los pobres de la ciudad*. Santiago: Sur, 1988.
- Figols, Joaquín. *Estación San Diego, germen del desarrollo industrial en el sector San Diego / Matadero. Potencialidades del desarrollo urbano a partir de vestigios de arquitectura industrial en el anillo interior de Santiago*. Santiago: Seminario de investigación departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura, Universidad de Chile, 2013.
- Forray, Rosanna, Christian Figueroa y Rocío Hidalgo. "De camino del Inca a Gran Avenida", *ARQ (Santiago)* 85 (diciembre 2013): 36-47.
- García, Claudia. "Registro y análisis de un patrimonio diverso". En Ilustre Municipalidad de Santiago, *Santiago Sur: formación y consolidación de la periferia*, editor, 186-237. Santiago: Ilustre Municipalidad de Santiago. Dirección de Obras Municipales, 2015.
- González, Pablo y Macarena Ibarra. "Cuando la periferia fue ciudad. Imaginarios y modernización urbana en el barrio Matadero (1902-1939)". *Estudios Avanzados* 32 (2020): 74-93.
- Gross, Patricio y Armando de Ramón, comps. *Santiago de Chile: características histórico-ambientales. 1891-1924*. Londres: Nueva Historia, 1985.
- Guajardo, Guillermo. *Tecnología, estado y ferrocarriles en Chile: 1850-1950*. México: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Universidad Nacional Autónoma de México, 2007.



- . “Tecnología, poder e infraestructura ferroviaria en la conformación urbana en la ciudad de México, c. 1870 - 1960”. *Quaderns de d'Història de L'Enginyeria* XIX (2021): 1-31.
- Hecht, Romy. “Idea y proyecto de paisaje en el Santiago del Centenario, 1890-1930”. Fernando Pérez, *Arquitectura en el Chile del siglo XX. Volumen I. Iniciando el nuevo siglo 1890-1930*, 132-145. Santiago: ARQ, 2017.
- Hidalgo, Germán y Waldo Vila. “Calles -que fueron- caminos. Intensificación de la trama de calles al sur de la Alameda en Santiago de Chile hasta fines del Siglo XIX”. *Historia* 48 (2015): 195-244.
- Hidalgo, Rodrigo. *La vivienda social en Chile y la construcción del espacio urbano en el Santiago del siglo XX*. Santiago: PUC, Instituto de Geografía / Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, colección Sociedad y Cultura, 2004.
- Ibarra, Macarena y Umberto Bonomo. “De la fábrica a la vivienda. La protección de la memoria obrera en torno a la Fábrica Central de Leche, Santiago de Chile”. *Apuntes* 25 (2012): 50-61.
- Ibarra, Macarena y Andrea Ortega. “Santiago sur: habitantes y modos de vida, 1900 – 1960”. En *Santiago Sur: formación y consolidación de la periferia*, Ilustre Municipalidad de Santiago, editor, 92-111. Santiago: Ilustre Municipalidad de Santiago. Dirección de Obras Municipales, 2015.
- Ilustre Municipalidad de Santiago. *Santiago Sur: formación y consolidación de la periferia*. Santiago: Ilustre Municipalidad de Santiago. Dirección de Obras Municipales, 2015.
- León Echaiz, René. *Historia de Santiago*. Santiago: Nueve Noventa, 2017.
- López Trigal, Lorenzo. *Diccionario de términos sobre la ciudad y lo urbano*. Madrid: Biblioteca Nueva, 2010.
- Palmer, Montserrat. “Las ciudades de la vivienda social entre 1900 – 1950”. *Revista del Colegio de Arquitectos de Chile* 41 (1985): separata.
- Pérez, Elvira. “El sitio del convento: San Francisco y el futuro de la ciudad”. *Revista* 180 38 (2016): 1-8.
- Piwonka, Gonzalo. *Las aguas de Santiago de Chile, 1541-1999. Tomo I. Los primeros doscientos años, 1541-1741*. Santiago: Universitaria, 1999.
- Pizzi, Marcela, Valenzuela, María Paz y Juan Benavides. *El Patrimonio Arquitectónico Industrial en torno al ex Ferrocarril de Circunvalación de Santiago*. Santiago: Editorial Universitaria, 2009.
- Romero, José Luis. *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2010.
- Romero, Luis Alberto. *¿Qué hacer con los pobres?: élite y sectores populares en Santiago de Chile, 1840-1895*. Buenos Aires: Sudamericana, 1997.
- Sahady, Antonio, Atria, Jorge y Felipe Gallardo. “La demanda habitacional de los sectores populares”. En *Santiago Sur: formación y consolidación de la periferia*, Ilustre Municipalidad de Santiago, editor, 112-129. Santiago: Ilustre Municipalidad de Santiago. Dirección de Obras Municipales, 2015.



- Salas, Álvaro. *La Ciudad de los Tranvías, Santiago 1857-1929: De Cuadrícula a Territorio Reticular: Puntos, Líneas, Redes y Lugares*. Santiago: Tesis de Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2014.
- Santos y Ganges, Luis. *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011.
- Schögel, Karl. *En el espacio leemos el tiempo: sobre la historia de la civilización y la geopolítica*. Madrid: Siruela, 2007.
- Urrutia, Santiago. "La configuración de un barrio popular. Estudio histórico sobre la 'industria' del animal en el barrio Matadero, Santiago de Chile 1850-1920". *Norte Histórico* 3 (2015): 13-54.
- Vila, Waldo. *La urbanización obrera en Santiago sur, 1905 - 1925. De arrabal decimonónico a periferia proletaria*. Santiago: Tesis de Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2014.