

Calzadas y soleras de Santiago de Chile como elementos patrimoniales: los casos de las calles Lira y Antonio Ricaurte, una tentativa polémica.

Driveways and sills of Santiago de Chile and Heritage: Lira and Antonio Ricaurte streets, a controversial attempt.

Luis Gómez, Itxiar Larrañaga y Ezio Mosciatti.

Filiación

Arqto. Prof. D. Ciencias de la Construcción, F.A.U. Universidad de Chile

E-mail: luisgomlargo@vtr.net

Resumen

La calle Lira, desde Avda. del Libertador Bernardo O'Higgins hasta Manuel Antonio Matta, destaca por su admirable adoquinado en granito entre soleras del mismo material, y la línea central de tranvía con las tapas de alcantarillado en el centro de la línea. La factura del adoquinado refleja que su realización es de una época del siglo XX en que ya se tenía madurez en el arte de su construcción. Se reflexiona sobre la eventual consideración de estos elementos como objetos culturales y patrimoniales.

Palabras clave

Pavimento adoquinado en granito; objetos culturales y patrimoniales.

Abstract

Lira street, from Libertador Bernardo O'higgins Avenue to Manuel Antonio Matta Avenue, features an admirable cobbled pavement made out of granite as well as the curbs on each side. Along the middle of the street there is a streetcar line, and in between its rails there are sewer lids along the line. The quality of the placing of the cobbles and their materials is proof of a certain maturity in the art of construction during the 20th century. The article proposes that these elements should be considered as cultural heritage objects.

Key words

Granite cobble pavement; cultural heritage objects.

Sumario

La calle como una de las huellas de la historia del desarrollo urbano

Solicitud de declaratoria

Algunos antecedentes

Toponimia de calles

Galería

Anexo 1.- Calles Lira y Ricaurte en diversos planos de Santiago

Anexo 2.- Imágenes actuales de la bocatoma desde el río Mapocho, Centenario de la Independencia.

La calle como una de las huellas de la historia del desarrollo urbano

Donde mejor se aprecia la memoria tangible de la ciudad es en sus calles. Es el patrimonio que más perdura en el tiempo, y si hay cambios, reflejan la intención de voluntades y épocas que buscan mejoramientos puntuales sin modificar el todo.

Este espacio, bien nacional de uso público, inherente a la ciudad, constituye una de las huellas de la historia del desarrollo urbano. Así, el trazado fundacional de nuestras ciudades es claramente reconocible no obstante el tiempo transcurrido; el crecimiento de cada época deja constancia incorporando superficie para este bien común que acoge la vialidad y toda la infraestructura urbana.

Nuestro objetivo es valorizar las calzadas de las calles Lira y Antonio Ricaurte en atención a que, por la excelente factura de sus empedrados y sus complementos, hacen de esta obra un elemento distintivo y significativo de la ciudad.

Estos empedrados se han mantenido desde su creación a la fecha respondiendo a los requerimientos de uso del pasado y del presente y, por tanto, han demostrado ser eficientes a través del tiempo. Sin embargo, observamos que se han realizado intervenciones incultas y negligentes en ellos, deteriorando su belleza y funcionalidad. Es por ello que el momento parece oportuno para hacer un reconocimiento de esta obra, y abogar por su preservación y salvaguarda. Sostenemos que es necesario disponer su protección legal para que perdure y sea conocida por las generaciones futuras.

Sería deseable que las intervenciones que se realicen en vistas a la densificación de los barrios tradicionales, respetaran e integraran esta magnífica realización efectuada con la tecnología artesanal del uso del granito, tanto más resistente que los pavimentos asfálticos del presente (muy vilipendiados en la actualidad, por causa de los hoyos que se producen después de las lluvias).

Se ha considerado también las obras de recolección de aguas lluvias y el alcantarillado de aguas servidas en estas calles -en operación hasta la fecha-, además de la línea férrea para tranvía, cuyo retiro es de alto costo por su soberbia ejecución.

El solicitar una declaratoria patrimonial sólo para las obras de empedrado de las calzadas, considerando sus soleras, de las calles Lira (adoquines) y Antonio Ricaurte, (canto rodado), permitiría que los adelantos de infraestructura urbana, sean éstos tendidos subterráneos o de ensanches, puedan realizarse con holgura en el espacio de las aceras sin que una eventual declaratoria inhibiera el desarrollo.

El granito seguiría prestando la utilidad para lo que fue instalado, esto es el paso vehicular a velocidad moderada sin contaminar, como cualquier otro pavimento.

En la certeza de que la declaratoria patrimonial ayudaría a valorizar la historia de estas calles de la ciudad, y de que su preservación permitiría a las generaciones futuras entender un aspecto de la evolución de mejoramiento de Santiago, es que se realizó esta postulación ante el H. Consejo de Monumentos Nacionales.

Solicitud de declaratoria

La postulación ante el Consejo de Monumentos Nacionales¹ ha sido, para la calle Lira, -entre la Avda. del Libertador Bernardo O'Higgins y la Avenida Manuel Antonio Matta- en dos tramos, separados por Avda. Santa Isabel.

Primer tramo: su límite norte se inicia con el comienzo del paso bajo nivel que conecta Lira con Victoria Subercaseaux, enfrentando la puerta del edificio Lira 41-A. Su límite sur es la calzada norte de Avenida Santa Isabel.

Segundo tramo: tiene su límite norte en el borde de la calzada sur de Santa Isabel y su límite sur es el borde norte de la calzada de Manuel Antonio Matta.

En ambos tramos los bordes oriente y poniente son las soleras de la calle Lira.

La separación en dos tramos se debe al paso irreverente de la ampliación de Santa Isabel que retiró adoquinados y la vía férrea de tranvía al cruzar Lira.

Por otra parte, la postulación de la calle Antonio Ricaurte ha considerado, por el oriente, al borde poniente de la calzada de la calle General Urriola hasta el borde oriente de la calle Dr. Brunner. Sus bordes norte y sur son las soleras de la calle.

CALZADAS DE INTERÉS (Superficie total 14.160 m²)			
	LIRA, PRIMER TRAMO	LIRA, SEGUNDO TRAMO	ANTONIO RICAURTE
Polígono	A- B- C- D- A	E- F- G- H- I- J- K- L- M- N- Ñ- O- E	
Ancho Promedio	8	8	7
Longitud m	850	850	80
Superficie m ²	6.800	6.800	560

Cabe destacar que este tipo de elemento en postulación no es un hecho novedoso o insólito; en otras ciudades latinoamericanas que cuentan con calles adoquinadas se ha valorado patrimonialmente estas obras. Es el caso, por ejemplo, de Buenos Aires, Argentina y Chamagüey, Cuba.

En nuestro país, en Iquique, se está efectuando incluso la remodelación de la calle Baquedano según su esplendor de principios del siglo XX, con postes de iluminación de época, construcción y habilitación de una línea férrea para un tranvía (de sangre), aceras de maderas a ambos costados de la avenida y construcción de la calzada en adoquines.

¹ Elevada por el Colegio de Arquitectos de Chile y patrocinada por el Decano de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile y por su Departamento de Urbanismo, y también por la Dirección de Obras de la I. Municipalidad de Santiago.

Algunos antecedentes

Trazados y materialidad

La calle Lira, desde Avda. del Libertador Bernardo O'Higgins hasta Manuel Antonio Matta, destaca por su admirable adoquinado en granito entre soleras del mismo material, y la línea central de tranvía con las tapas de alcantarillado en el centro de la línea. La factura del adoquinado refleja que su realización es de una época del siglo XX en que ya se tenía madurez en el arte de su construcción.

En 1872, el intendente de Santiago, Benjamín Vicuña Mackenna se refería en su libro «La transformación de Santiago» (capítulo XV) a la transformación del empedrado de las calles sugiriendo adoquines para las calles centrales y de gran circulación, Mac-Adam para los paseos públicos a las afueras de la ciudad, y piedra de río para las calles apartadas y transversales de poco tráfico.

La calle Antonio Ricaurte recogió esta disposición establecida por Vicuña Mackenna, al ser calle transversal a Lira, de poco tráfico. Fue empedrada con piedra de río, o canto rodado, con un ancho entre líneas oficiales de sólo 10 metros.

También, y mediante el análisis de diversos planos producidos a través del tiempo sobre la ciudad de Santiago, pudimos apreciar la evolución de las dos calles postuladas y de las que las atraviesan (se complementó esta indagación con textos descriptivos sobre Santiago, en Anexo).

Así, pudimos establecer, entre otros, que la calle Lira -en el tramo para el cual nos interesa que su calzada sea preservada como patrimonio-, se formó durante el siglo XIX entre los años 1835 a 1895 (60 años) aproximadamente.

Por otra parte, pudimos colegir que la calle Antonio Ricaurte (también referida como Sucre - Ricantén) es de 1911.

Finalmente, hacia 1930, las líneas férreas de los tranvías de Santiago aparecen trazadas en las calles Carmen y Lira. Por lo tanto, el tranvía es anterior a 1930 (ratificado también por el archivo fotográfico de Chilectra, donde las imágenes de los trabajos están fechadas en 1926). En esta misma fecha, en el cerro San Cristóbal se aprecian los lugares de las canteras de donde se obtuvieron adoquines para la construcción de las vías.

Infraestructura urbana

a).-Empedrados

CALLE LIRA

La calzada de la calle Lira es un adoquinado de granito, esto es un empedrado con piedra granítica escuadrada (del árabe *adocquen*= piedra escuadrada), resultando un prisma por una cara y devastada por las otras.

Los adoquines de granito o basalto, por su trabajo artesanal en piedra dura, no son de dimensiones regulares exactas. En su ancho fluctúan entre 13 a 16 cm, en su largo entre 21 a 28 cm. Y en su alto son alrededor de 15 cm.

La dirección de las hiladas es perpendicular a la dirección de la calle, y en los cruces de calles las hiladas están colocadas en diagonal.

La superficie del adoquín expuesta al paso vehicular es la cara más elaborada y se llama «cabeza» y la opuesta «cola o tizón».

En cuanto a los adoquines, Vicuña Mackenna expone en el libro antes citado que es necesario crearlo todo, o sea ubicar canteras y preparar operarios para esta faena; Se trataba de un trabajo inédito y comenzaba a ser un negocio, por lo que fue necesario ensayar. Se ubicó canteras de granito en El Peral, en Angostura, en Lo Contador y en Conchalí.

Vicuña Mackenna también refiere que 2.000 adoquines llegaron a Santiago como un aporte y obsequio de la firma "Thomas La Chambre i Cia.", proveniente de Cherburgo; otros 2.000 provinieron de Edimburgo y 10.000 de la cantera de granito cuarzoso de Conchalí, que servirían para adoquinar la primera cuadra de la calle del Estado. Este es el primer adoquinado de Santiago.

Constatamos que cuando se realizó todo el adoquinado de la calle Lira, el dominio tecnológico estaba en su apogeo, toda vez que vemos que ha resistido todos los rigores hasta la fecha.

En el plano teórico de la ejecución de las obras de empedrados, se contaba en Chile con el tratado del arquitecto Ricardo Larraín Bravo «La higiene aplicada a las construcciones» (año 1909), que en su primer volumen (pp.262-304) trata sobre revestimientos de las vías públicas.

La factura del objeto de interés hace suponer que se realizó simultáneamente con el resto de la infraestructura, esto es con la línea férrea del tranvía o carro, el alcantarillado y el avenamiento de aguas lluvias.

De acuerdo con la publicación «Memoria General 1929-1941» (Dirección de Pavimentación de Santiago, I. M. de Santiago), el adoquinado de calle Lira, entre O'Higgins y Avenida Matta, lo realizó la empresa de Ignacio Martínez en 1927 (suponemos año de término de los trabajos).

La diferencia de realización la podemos apreciar comparando el adoquinado de la calle Raulí, (una cuadra al oriente de Lira, entre Santa Victoria y Santa Isabel) con el trabajo de adoquinado de la calle Lira.

Con la densificación vigente, se viene destruyendo sin contemplaciones una magnífica obra con el pretexto de conectarse al agua potable y al alcantarillado, infraestructura que por lo visto aún es capaz de absorber el crecimiento.

Lo lamentable es que las intervenciones no son ni la sombra del trabajo original al momento de restaurar el pavimento. No se utilizan los mismos adoquines porque es

necesario un trabajo de limpieza; se emplean otros quedando dimensiones de adoquines muy diferentes a las originales.

En algunos casos se optó por cambiar el adoquín rígido por parches de asfalto (elásticos) y propenso al deterioro.

De la destrucción del pavimento de la calle Lira para las conexiones de agua potable y alcantarillado del edificio en construcción ubicado en la esquina nor-poniente de Santa Isabel con Lira, se pudo observar que los rieles del tranvía están sobre durmientes de perfiles metálicos I a un distanciamiento de 0.80 m.

El adoquinado está colocado sobre una base de hormigón de aproximadamente 0.10 m y, sin duda, esta base está sobre tierra compactada.

Cabe destacar que las obras de ruptura del adoquinado y su triste restitución, las realizan contratistas de Aguas Andinas que tiene la tuición de efectuar las conexiones tanto del agua potable como del alcantarillado público.

Sin duda que la densificación de este sector de Santiago continuará. Lo que se desea es preservar una obra ejemplar de pavimento de tecnología pasada y orgullo de la ciudad.

CALLE ANTONIO RICAURTE

El empedrado de «canto rodado» o de piedra de río es más rudimentario que el adoquinado, la dimensión de las piedras es más irregular (piedras de 4 a 18 cm.) y el paso vehicular debe ser lento.

Esta calle se perfila, si se mantiene su empedrado, como un antiguo recurso que vale la pena preservar ya que su factura también ha soportado el paso del tiempo, manteniendo su forma inicial sin alteraciones en su superficie. Además dada la función de la calle, operaría con efecto de "templado de tráfico".

Todo esto, se suma a su ubicación próxima al centro del corazón de Santiago, por lo cual es factible su integración a algún circuito de interés educativo-cultural.

En la actualidad la calle General Urriola presenta un asfaltado con hoyos que permiten ver bajo su delgada capa, el canto rodado al igual que Antonio Ricaurte.

b).- El tranvía y su línea férrea

La calzada de la calle Lira está mostrando una simultaneidad de obras urbanas de adoquinado, líneas férreas de tranvía, alcantarillado y avenamiento de aguas lluvias de admirable confección.

Está la certeza de que son obras de los primeros decenios del siglo XX, pero al buscar los datos precisos nos encontramos con que no existe la información para nuestras preguntas:

¿En qué año se hicieron las obras del tendido de rieles? ¿Qué empresa lo hizo? ¿Cuánto demoró la obra? ¿Cuándo se inició y terminó el servicio del tranvía eléctrico?

en la calle Lira? ¿Qué tipo de tranvía circulaba en esta calle? ¿En que horario funcionaba y con qué frecuencia? ¿Cuál era el valor del pasaje ya que existían diferencias según recorrido?

La bibliografía consultada llega y se apoya en el anecdótico libro de Ramón Lira Lira que señala en su capítulo «Viejos recorridos de tranvías - sus características especiales románticas», 40 recorridos en total, asignándole a la calle Lira el paso de la Línea 13 Carmen - Lira².

El recorrido comenzaba en la Avda. del Libertador B. O'Higgins -la Alameda- con San Antonio hasta Carmen, doblaba y se dirigía al sur hasta Av. Matta. En Av. Matta subía hacia el oriente una cuadra y tomaba Lira en sentido de sur a norte hasta Alameda doblando hacia el poniente hasta San Antonio. Por San Antonio recorría de sur a norte hasta el sector de Mapocho.

Sin embargo, por testimonios fotográficos, en algún momento el recorrido se transformó en Recoleta - Carmen - Lira. Por otra parte, testimonios orales señalan que el tranvía Línea 7 era Recoleta - Carmen - Lira.

Sin duda, con el tiempo hubo modificaciones en los recorridos, ya que el autor Ramón Lira le asigna a la Línea 7 el recorrido Recoleta - Cementerio Católico.

El recorrido de la Línea 7 se iniciaba en la Alameda esquina Serrano, entraba por Estado hacia el norte, seguía por 21 de Mayo hasta Mapocho, cruzaba el puente de los carros, Santa María, Plaza Recoleta y seguía por Recoleta hasta la Avda. Arzobispo Valdivieso, (el puente de los carros enfrentaba 21 de Mayo).

El regreso era por Recoleta, que disponía de doble línea, hasta Santa María donde doblaba al poniente hasta el puente de los carros, seguía al poniente por lo que hoy es Cardenal Caro y doblaba al Sur por Puente - Ahumada hasta la Alameda y ahí al oriente nuevamente.

Enfrentando la calle 21 de Mayo está el «puente de los carros» que pertenece al elenco de puentes metálicos sobre el río Mapocho³, con una geometría de líneas rectas y conexiones superiores en medio punto. Contó con dos líneas de tranvía dentro de su estructura, y en sus costados, en voladizo, tuvo pasos peatonales. Hoy está transformado en un puente peatonal, y de los voladizos laterales sólo se mantiene su estructura.

Para el centenario de la República ya existían 26 líneas de recorridos y hacia 1918 se había incrementado a 40 líneas⁴.

² LIRA, Ramón. 1955. *Los viejos tranvías se van. Antaño y hogaño de la locomoción colectiva. Historia, glosas Viñetas, estampas, semblanzas y otros relatos*. Prólogo de Daniel de la Vega, Santiago, 1955, pp. 161-202.

³ Monumento Histórico, D. N°824 de 29/07/1997.

⁴ LAMA ABOGABIR, Ricardo. 1972. *El Transporte Urbano en Santiago: evolución histórica e influencias 1800 - 1930*. Seminario de Investigación, V Año Carrera de Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, 1972, p. 31.

Por tanto, se podría concluir que el tranvía que pasó por calle Lira se inició en los dos primeros decenios del siglo XX, y por los registros fotográficos, los equipos eran de dos ejes o cuatro ruedas.

El libro de Allen Morrison, "The Tramways of Chile 1858-1978"⁵ presenta un croquis con los trazados de las líneas que Santiago dispuso, y su comparación con las actuales líneas de Metro en el año 1992.

"Hacia 1910, los tranvías eléctricos competirán con las «góndolas», «micros» de combustión interna, con una capacidad inicialmente limitada de pasajeros. Hacia fines de la década del 20´este sistema ya transportaba un tercio de los pasajeros en relación a los tranvías. A mediados de la década de los 40, los trolebuses harán su aparición, presentados como la gran solución al sistema de transporte público de la capital. De hecho, los trolebuses que operan en servicio normal en Valparaíso son los más antiguos en el mundo y hoy se encuentran, protegidos, a través de la ley de monumentos nacionales. Los tranvías eléctricos al igual que los de sangre, paulatinamente deberán retroceder frente a la modernidad que significará la introducción de las góndolas o los nuevos trolebuses, los cuales, a su vez, serán dejados posteriormente de lado ya «que serán poco flexibles» frente a las micros de combustión interna, mucho más rápidas para avanzar, rebasar y sobre todo «correr»"⁶.

c).- La red de agua potable

La infraestructura de la calle Lira y Antonio Ricaurte está en estrecha relación con el servicio de Agua Potable, Alcantarillado y Avenamiento de Aguas Lluvias de la ciudad de Santiago.

La información para la calle Lira es⁷:

El agua escurre de norte a sur. En la zona del paso bajo nivel de la Alameda hay dos matrices, al oriente de 250 y al poniente de 150.

Antes de llegar a Marcoleta se juntan sin matrices por el sector oriente y la de 250 gira al poniente por Marcoleta.

La matriz de 150mm sigue al sur, hasta Manuel Antonio Matta⁸.

d).- Alcantarillado de calle Lira

A finales del siglo XIX existía plena conciencia de la necesidad de solucionar el problema de las aguas servidas que escurrían por las acequias abiertas, por lo que fue necesario pensar en su reemplazo por un alcantarillado que superara esta insalubre situación. En 1903 se promulgó la ley de Alcantarillado y Pavimentación de Santiago, instrumento legal que impulsó la ejecución de redes de agua potable y aguas servidas.

⁵ MORRISON, Allen. 1992. *The tramways of Chile 1858-1978*. New York, Bonde Press, 114 págs.; pp. 62-63.

⁶ Extracto de sub-capítulo "Impresión de una historia no conservada, los tranvías de Santiago", en el documento con la solicitud que se resume (pp. 32-36), elevada al Consejo de Monumentos Nacionales, redactado por Marco SANDOVAL ORMAZÁBAL, Coordinador General del Museo Ferroviario de Santiago.

⁷ Fuente de información: Aguas Andinas S.A.

⁸ Nos preguntamos si esta matriz será capaz de absorber la densificación que viene para las calles de interés a nuestra reflexión.

En esa época, la calle Lira estaba ya conformada y fue considerada en los distintos proyectos de alcantarillado que se realizaron antes de llegar al proyecto definitivo construido.

Ricardo Larraín Bravo⁹ hace una descripción de los proyectos más significativos junto al proyecto que finalmente ejecutó la firma francesa Batignolles-Fould que presentó dos alternativas, aprobándose la solución B con modificaciones.

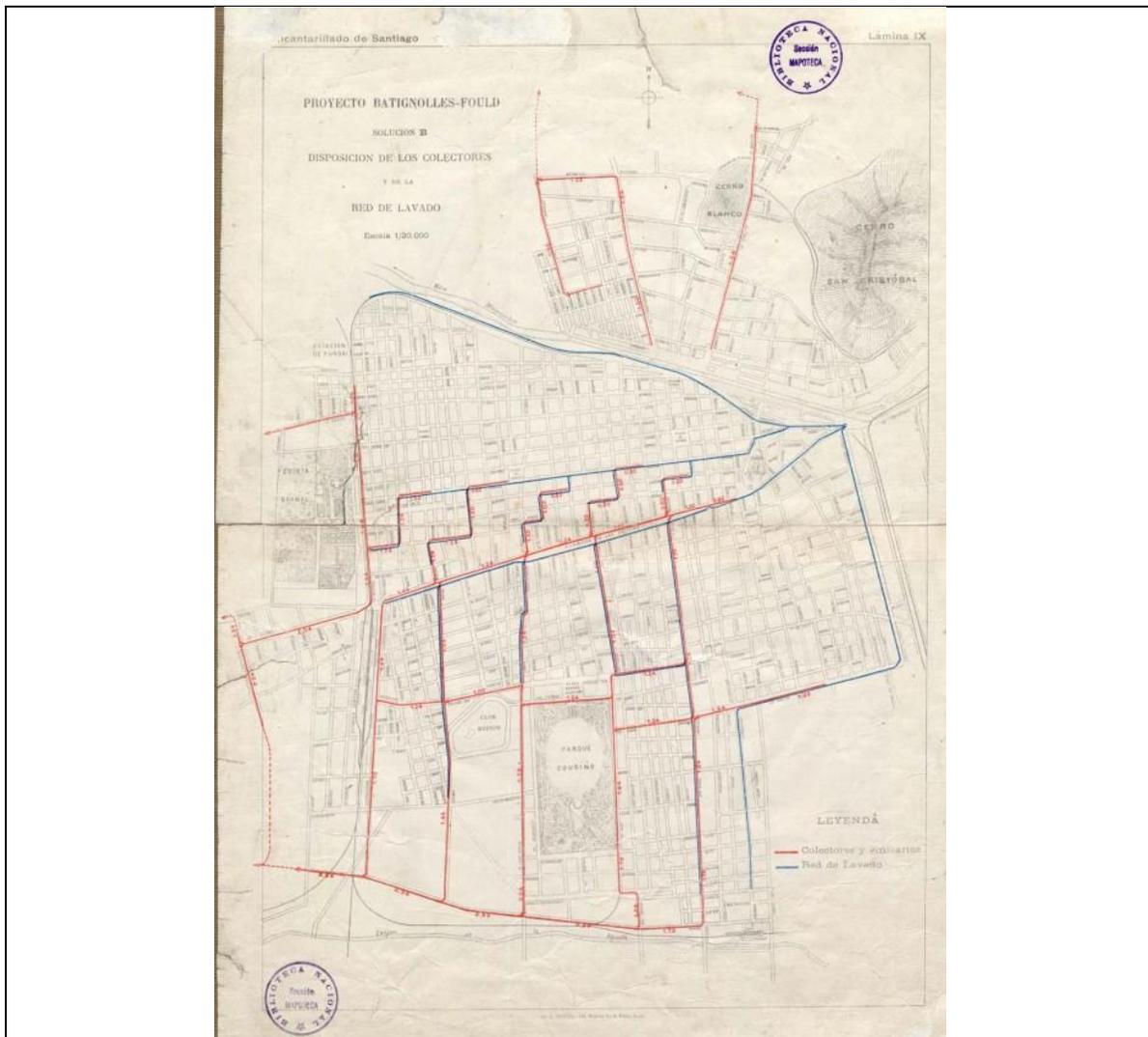


Fig. 1.-Alcantarillado de Santiago: proyecto Batignolles-Fould solución B : disposición de los colectores y de la red de lavado, 1904.

Fte.: Colecciones Biblioteca Nacional (MAP-1904-sin-BNA-00), Google Imágenes, 10-04-2013.

⁹ LARRAÍN BRAVO, Ricardo. 1909-1910. *La Higiene aplicada en las construcciones: agua, alcantarillado, agua potable, saneamiento, calefacción, ventilación, etc.*, Santiago de Chile, Cervantes, 3 Vol. Vid. 2º tomo, pp. 874-910, 1906-1909.

En 1906 fue el término de la construcción del sistema de alcantarillado y de recolección de aguas lluvias del centro de Santiago, realizada por Batignolles y Fould, como una de las obras urbanas constitutivas del Centenario de la República.

En informaciones de junio de 1906 «Alcantarillado de Santiago», aparece una entrada de agua de lavado, desde el río Mapocho, en lo que es hoy la Plaza Baquedano, y que aún se mantiene (ver fotografías en Anexo 2.).

Con respecto a la calle Lira, esta obra del Centenario ha respondido en buena forma hasta la fecha, quedando con el servicio completo desde la Alameda hasta Avda. Matta.

Las tapas de registro de alcantarillado se ubican, en su mayoría, en el eje de la línea férrea del tranvía. En el proyecto inicial las redes son en zig-zag de nor-oriente a surponiente.

De acuerdo a los planos actualizados vigentes en Aguas Andinas, se constata que aún se mantiene el trazado inicial en zig-zag, complementado con las conexiones de las calles posteriores a 1906, y los diámetros de la red en calle Lira son los mismos descritos en el proyecto original.

CALLE LIRA TRAMO:	DIÁMETRO DE LA RED EN CM.
Alameda-Recoleta	30
Recoleta-Blas Cañas	50
Blas Cañas-Jofré	40
Jofré-Santa Victoria	70
Santa Victoria-Santa Isabel	50
Santa Isabel-Argomedo	40
Argomedo-10 de julio	35
10 de julio-Porvenir	55
Porvenir-Avenida Matta	45

e) Avenamiento de aguas lluvias

Cuando se proyectó el alcantarillado a principios del siglo XX para Santiago, existía el concepto de lavado de la red, esto es incorporación de aguas a la red para mantenerla y limpiarla; las aguas provenían principalmente del río Mapocho. Las aguas lluvias, cuando se producían, daban apoyo a este lavado ("sistema unitario").

De acuerdo a lo establecido por Ricardo Larraín Bravo las calzadas no se construyen horizontales sino con una flecha desde el eje a las soleras de 1/50 a 1/60 de su ancho; la forma se designa de «bombeo» y las aguas lluvias escurren hacia la solera en cuyo encuentro el agua se acumula y escurre (cuneta).

En la calle Lira, el escurrimiento de la cuneta del sector oriente llega a sumideros ubicados en las esquinas nor-oriente de los cruces con calles trasversales. Se exceptúan la calle Curicó y el pasaje Las Carabelas.

Las aguas de las cunetas poniente de Lira doblan en la esquina hacia el poniente para ingresar a los sumideros de calle Carmen.

Las aguas lluvias, antes de entregar sus aguas a la red de alcantarillado a veces tienen un sistema de sifón para evitar el paso de olores (R. Larraín Bravo). Sin embargo, observamos en los documentos facilitados por Aguas Andinas S.A., presentan un diseño que no corresponde a lo existente en terreno.

Toponimia de calles

"LIRA"

Es denominada así por haber sido propietario en ella, don Pedro Francisco Lira y Argomedo¹⁰, cuya casa era un centro de reunión social. Lira es un lugar de Galicia, de donde provinieron sus antepasados.

"ANTONIO RICAURTE"

Esta calle, aparece ya en un plano de Santiago de 1911 confeccionado por la Inspección de Geografía y Minas de la Dirección de Obras Públicas.

A ambos costados de la calle Lira, desde 10 de Julio Huamachuco hacia el norte, figuran 2 penetraciones, hoy Doctor Brunner al poniente y General Urriola al Oriente y, uniendo ambas penetraciones y atravesando Lira, figura esta calle aún sin nombre. En diversos planos¹¹ figuran dos apellidos vinculados a la independencia de los países bolivarianos (especialmente Colombia) esto es Sucre y Ricaurte.

Dentro de la historia de la independencia de los países bolivarianos los apellidos de Sucre (venezolano) y Ricaurte (colombiano) están muy unidos dentro de los patriotas de la independencia: Bolívar - Libertador, Sucre - Mariscal y Ricaurte - Capitán.

Las dos cuadras de A. Ricaurte tienen antecedentes alegres, pues en ellas se permitió lupanares o mancebías. Varios escritores como José Luis Rosasco, Carlos Droguett, Joaquín Vergara Urrutia y Armando Rojas Castro, este último con su libro «calle Ricantén - 1939», han dado cuenta de esa condición.

En 1952 el plano de Santiago, de la Dirección de Estadística, vuelve al origen y designación de esta calle, Ricaurte, la que se mantiene hasta ahora.

Lo constatado es que, no obstante el propósito de volver al cauce original del nombre de esta corta calle, la porfiada memoria colectiva aparece refractaria al cambio; es que esta realidad socio-cultural no se olvida del gustillo grato por esas noches jóvenes de furtiva bohemia gruesa, cuyos secretos están atesorados en el empedrado de canto rodado.

¹⁰ FIGUEROA, Virgilio, Diccionario Histórico, Biográfico y Bibliográfico de Chile, Tomo IV, pp. 57-58, 1931.

¹¹ En un plano sin fecha (1920 - 1930 probable) de Nicanor Boloña, cuarta edición, figura el nombre Sucre - Ricantén. En el plano de Santiago de 1928, la designación de la calle es Sucre-Ricaurte.

La chilenuzación del apellido vasco-navarro Ricaurte es, sin duda, la simplificación y facilidad de pronunciación fruto de la aguda creatividad popular.

En la actualidad se advierte un cambio de uso de suelo urbano y un cambio de destino de las construcciones: hoy es el centro de ventas de motos y sus complementos.

Galería



Fig.2.- Calle Lira, vista desde Porvenir hacia Avda. Matta.



Fig.3.- Adoquinado en cruce de Lira con Blas Cañas.



Fig.4.- Detalle de cruce de calzadas.



Fig.5.- Cruce de calle Lira con Copiapó.



Fig.6.- Trabajos recientes de conexión de alcantarillado donde se puede observar el espesor del adoquín y de la subbase sobre la tierra apisonada.



Fig.7.- Sumidero de aguas lluvias en calle Lira esquina de Copiapó.



Fig.8.- Sumidero de aguas lluvias en calle Lira esquina de Copiapó.



Fig.9.- Calzada de calle Lira entre Marín y Sta. Victoria, donde se observa parches de mala calidad de realización.



Fig.10.- Calzada a la altura de Lira 44, con intervención contemporánea.



Fig.11.- Lira esquina de Blas cañas, paso peatonal sobre "lomo de toro" resuelto con asfalto sobre los adoquines.



Fig.12.- Acera oriente de calle Lira entre Curicó y Gral. Jofré. Se mantiene la calzada y el ensanche se produce en la acera.



Fig.13.- Calle Ricaurte, con pavimento de canto rodado.



Fig.14. Detalle de calle Ricaurte, con pavimento de canto rodado, y cuneta junto a solera.

Anexo 1.- Calles Lira y Ricaurte en diversos planos de Santiago

1831.- Plano de Claudio Gay.

Elaborado para su Atlas, da noticia de lo que hoy son las calles Carmen y Portugal. También hace referencia al monasterio del Carmen Alto. En cuanto a nombres figura La Cañada (Avda. del Libertador B.O'Higgins), calle del Carmen (Carmen) y calle de La Ollería (Portugal).

1841.- El plano de Juan Herbage.

En primer lugar presenta lo que es el inicio de la actual calle Lira denominada en el

plano como «calle de Lira». Esta calle se inicia en «Alameda del Carmen» y remata por el sur en «Jofré». La longitud de la «calle de Lira» es de unos 550 metros. «Jofré» es una perpendicular que va desde la «calle de la Ollería» (Portugal) hasta la «calle del Carmen» (Carmen). Aunque no cruza la «calle de Lira», se ve una penetración desde la calle de la Ollería con el apellido Marcoleta, al igual que otra unión entre la «calle de San Isidro» y la «calle del Carmen». Comparando este plano con el de Claudio Gay, la calle Jofré aparece emplazada donde el plano de Gay tiene una penetración rodeada de construcciones. De la calle Jofré al sur aparece un gran solar cuyo límite parece una descripción de un canal que correspondería a la acequia grande del canal de San Miguel, según Rene León Chaiz, (*Historia de Santiago*, t. 11, p. 190). El plano de Juan Herbage se ajusta a la descripción de «El origen de la calle Lira» escrito por Virgilio Figueroa en su *Diccionario Histórico y Bbiográfico* (t. IV, pp. 57.58 Vid. Topominia).

1864.- Plano topográfico de la ciudad de Santiago de Mostardi-Fioretta.

El borde oriente de Santiago sigue siendo lo que hoy es calle Portugal. Se registra una penetración -al sur de Jofré- de la calle Lira, que se extiende hasta Argomedo. Además aparecen conexiones entre Portugal y Lira que corresponde a las calles Marín, Santa Victoria y Argomedo. También aparece al oriente, y paralela a Lira, lo que hoy es la calle Angamos desde Jofré hasta Santa Isabel. El canal de San Miguel sigue apareciendo como límite sur en este sector de Santiago. Por calle Carmen entre Marcoleta y Jofre hay una penetración que sería el inicio de lo que hoy es la calle Blas Cañas. Al sur de Argomedo figura una calle norte-sur que sería hoy General Urriola.

1864.- Plano topográfico de la ciudad de Santiago de Mostardi-Fioretta (detalle).

Se presenta a la calle de Lira llegando hasta Argomedo. Ahí se produce un giro al oriente y aparece próxima otra paralela a Lira que acomete la calle que hoy es 10 de Julio - Huamachuco. Lo más importante de la calle de Lira es que señala la iglesia y el convento de los jesuitas entre lo que hoy es Santa Victoria y Santa Isabel.

1875.-Plano de Ernesto Ansart.

Fija la calle Lira llegando hasta Argomedo y, como proyecto de prolongación, hacia el sur hasta lo que hoy es Sierrabella. La calle Marín va desde Camilo Henríquez hasta Lira. La calle Santa Victoria va desde Camilo Henríquez hasta Tocornal. Tocornal aparece desde Sta Victoria a 10 de julio.

1895.-Plano de Santiago de Nicanor Boloña.

La calle Lira aparece construida hasta Avenida Sur (Manuel Antonio Matta). No figura la calle próxima paralela al oriente de Lira entre Argomedo y 10 de Julio Huamachuco. Registra al poniente de Lira un tramo de la calle Tocornal, entre Jofré y 10 de Julio, y en proyecto, prolongaciones tanto al norte (hasta Marcoleta) como hacia el sur (hasta Av. Sur). También se observa una calle que conecta Carmen con Lira denominada «Casa de María», hoy Blas Cañas. La calle Santa Isabel atraviesa Lira y va desde Carmen hasta Cintura Oriente (Vicuña Mackenna). La calle Porvenir aparece construida desde Santa Rosa hasta Lira. Este plano tiene incorporado los recorridos de los carros o tranvías de sangre y vinculados a la calle Lira. Se ofrecían penetraciones tanto por

Carmen como por maestranza (Portugal) líneas desde Alameda hasta 10 de Julio. Las actuales calles Coquimbo y Copiapó son proposiciones en este plano. De esta forma podemos establecer que la calle Lira –en el tramo para el cual nos interesa que su calzada sea preservada como patrimonio–, se formó durante el siglo 19 entre los años 1835 a 1895 (60 años) aproximadamente.

1897.- Plano del cartógrafo Nicanor Boloña.

Este plano complementa el anterior. La calle Lira no aparece en línea continua como es hoy, sino que entre calles Argomedo y 10 de Julio tiene un desplazamiento hacia el oriente en lo que hoy es la calle General Urriola, que tiene este mismo tramo. Llama la atención una línea escalonada, como indicación de sentido de escurrimiento de aguas. Se inicia en lo que hoy es Plaza Baquedano, baja por Avenida Oriente (hoy Vicuña Mackenna), hasta Santa Isabel. Por esta calle avanza de oriente a poniente hasta Maestranza (hoy Portugal). Por Maestranza se desplaza de norte a sur hasta 10 Julio y sigue de oriente a poniente hasta Lira. Por Lira avanza de norte a sur hasta Avenida Sur (Manuel Antonio Matta) y de ahí de oriente a poniente.

1911.- Plano confeccionado por la Inspección de Geografía y Minas de la Dirección de Obras Públicas.

En este plano figura iniciada la calle Dr. Brunner, similar a General Urriola, desde 10 de Julio hacia el norte. Es claro que existió una voluntad de efectuar una subdivisión predial creando simultáneamente estas tres calles. En un plano de 1910 (Álvaro Covarruvas at. alt. Cit. p. 200: "Santiago de Chile, quince escritos y 100 imágenes" de Pedro Bannen L. Ed.), no aparecen estas tres calles mencionadas. Por tanto, podemos colegir que la calle Antonio Ricaurte es de 1911. Este plano, además, contiene la numeración de calle Lira que perdura hasta la fecha, a saber:

Calle Lira, entre:				
Alameda	Marcoleta	1	-	49
Marcoleta	Jofré	50	-	199
Jofré	Marín	201	-	299
Marín	Sta. Victoria	301	-	399
Sta Victoria	Sta. Isabel	401	-	499
Sta Isabel	Argomedo	501	-	599
Argomedo	10 de julio	601	-	699
10 de julio	Copiapó	701	-	799
Copiapó	Coquimbo	801	-	899
Coquimbo	Porvenir	901	-	999
Porvenir	Matta	1101	-	1199

c. 1920-1930.- Plano general de la ciudad de Santiago. Cuarta Edición, cartógrafo Nicanor Boloña.

Citamos de este mismo autor el plano de 1895, que lo amplió en 1897. Es un plano similar al de 1911 citado, que a la calle Antonio Ricaurte la designa Sucre-Ricantén. Además complementa la numeración, y para la calle Sucre-Ricantén al oriente de Lira da la numeración 300 y al poniente de Lira la numeración 400. Lo notable es que en este plano se indican las líneas férreas de los tranvías de Santiago, apareciendo las calles Carmen y Lira con su trazado, por lo tanto el tranvía es anterior a 1930 (ratificado también por el archivo fotográfico de Chilectra, donde las imágenes de los trabajos están fechadas en 1926). En la parte correspondiente al Cerro San Cristobal se aprecian los lugares de las canteras de donde se obtuvieron adoquines y piedras para la construcción.

1923.- Plano de la ciudad de Santiago y sus alrededores. Propiedad DAK.

Este plano señala que las calles Marín, Copiapó y Coquimbo, por el poniente, llegan hasta Lira, o sea son calles aún «tapadas». La calle Lira al sur de Avenida Matta continúa en Sierra Bella.

1952.- Plano de la Dirección de Estadística.

La manzana Alameda-Lira-Marcoleta-Carmen, aparece penetrada por una calle diagonal con la designación Paraguay, sin estar conectada a Rancagua. Este plano registra la penetración al sur de 10 de Julio, esto es la calle Mate de Luna perpendicular a Lira. También registra la penetración al oriente de Lira, entre Marcoleta y Blas Cañas, hoy calle sin salida, Las Carabelas. Aparece la designación Ricaurte a la calle paralela a 10 de Julio inmediatamente al norte y perpendicular a Lira. La calle Marín se inicia en Condell, al poniente, y llega hasta Lira. Las calles Curicó y Rancagua, por el poniente, llegan sólo hasta Portugal.

1958.- Plano del Instituto Geográfico Militar.

En este plano aparece conectada la calle Diagonal Paraguay con calle Rancagua. La calle Curicó aparece llegando hasta Lira desde Vicuña Mackenna. Registra la iglesia San Juan Evangelista en la esquina sur oriente de Santa Victoria con Lira.

1979.-Planchetas catastrales SAF Servicio Aerofotogramétrico.

Estas planchetas no obstante lo próximas, menos de 30 años, muestran la calle Marín por el poniente, rematando en la calle Lira, es decir que su conexión con la calle Eleuterio Ramírez es reciente. (Sobre estas planchetas se hizo la propuesta de postulación a la declaratoria de las calzadas de las calles Lira y Antonio Ricaurte como patrimonio urbano de Santiago).

Anexo 2.-Imágenes actuales de la bocatoma desde el río Mapocho (Centenario de la Independencia de Chile).



Figs. 15.- y 16.- Imágenes de la bocatoma desde el río Mapocho para la red de alcantarillado de Santiago en el Centenario de la Independencia de Chile, desde el sector de plaza Baquedano, aún hoy en operaciones.