

HISTORIA 396  
ISSN 0719-0719  
E-ISSN 0719-7969  
N°1-2020  
[1-32]

**Historia 396**  
Instituto de Historia PUCV Chile  
10 años

## RECONSTRUCCIÓN Y TRANSFORMACIÓN EN LA CIUDAD DE VALDIVIA, 1909-1932

*RECONSTRUCTION AND TRANSFORMATION IN THE CITY OF  
VALDIVIA, 1909-1932*

**Fabián Almonacid Z.**  
Universidad Austral de Chile  
falmonac@uach.cl

### Resumen

Se estudia un periodo de la historia urbana de Valdivia, que comienza con la reconstrucción y transformación realizada entre 1909 y 1915, después de un gran incendio en el centro histórico de la ciudad, que corrigió el trazado y el nivel, y pavimentó sus calles principales, estableció una red de alcantarillado y agua potable, y llevó a la construcción de edificios y un nuevo malecón fluvial. Después de 1915, lentamente se van concretando otros avances, hasta la aparición de un nuevo plan de transformación urbana, en 1931, que pretendió resolver los problemas pendientes, el que no fue implementado.

**Palabras clave:** trazado urbano, Estado, municipalidad, agua potable, alcantarillado.

### Abstract

This paper studies a period of urban history of Valdivia, becoming with the reconstruction and transformation realized from 1909 to 1915, after the conflagration that destroyed the historic downtown, when were modified urban planning and height of streets, just as it provoked pave it. Also, it established a sewage and drinking water system, buildings and new fluvial esplanade. Later, it gradually others changes occurred, to a new urban project, in 1931, that pretended to resolve the problems are waiting for solutions, but it was not put an action

**Keywords:** urban planning, State, municipality, drinking water, sewage system.

## INTRODUCCIÓN

La ciudad de Valdivia, a comienzos del siglo XX, era el centro de la economía austral del país. Ubicada en la desembocadura de una extensa red fluvial, a orillas del río Calle Calle, y a una decena de kilómetros de un pequeño pero adecuado puerto marítimo, Corral, se había convertido en una importante ciudad industrial y comercial.

Establecida en un codo del río, ocupaba una superficie montuosa y rodeada de pantanos, vegas y esteros. La adecuación de su expansión a la topografía del lugar le había dado un trazado particular, muy alejado del clásico plano urbano colonial español. El centro de la ciudad se ubicaba junto al río, con la aduana, parte del comercio, hotelería y las principales industrias<sup>1</sup>. Se extendía hacia el interior, ocupando una superficie varios metros por sobre el nivel del río, con la plaza de la República y sus principales instituciones. Las calles tenían todo tipo de anchos, direcciones y extensiones, según fueran las necesidades o las posibilidades del espacio. Por último, buena parte de la población se distribuía de forma dispersa en algunos barrios (Población Aguirre y Ávila, Miraflores, Población Cousiño, Estación y Collico. Las Ánimas, Isla Teja e Islote estaban al otro lado del río), separada del centro histórico de la ciudad. Fruto del crecimiento de la ciudad, hacia principios del siglo XX, espontáneamente se habían comenzado a ocupar los terrenos más bajos, en condiciones carentes de toda urbanización.

En diciembre de 1909 un incendio destruyó todo el centro de la ciudad, desde los alrededores de la plaza de la República hasta el río, dando una posibilidad única para reorganizar el espacio urbano. Se produjo un intenso debate sobre la transformación que se debía hacer, entre los vecinos, municipalidad y el gobierno central.

---

1 Knittel, Rodolfo, *Valdivia antes del gran incendio, 1858-1909*. Valdivia, Imprenta Borneck, 2013; Guarda, Gabriel O.S.B., *Nueva Historia de Valdivia*. Santiago, Ediciones Universidad Católica de Chile, 2001; Guarda, Gabriel O.S.B., *Cuatro siglos de evolución urbana. Valdivia, 1552-1910*. Valdivia, Instituto de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Austral de Chile, 2009.

Desde esa fecha hasta 1932 hubo una preocupación permanente por modernizar y conducir racionalmente el crecimiento de la ciudad. Estos años fueron también un periodo de transición de la economía de la ciudad, lento pero sistemático, desde el auge industrial hacia una ciudad centrada en el comercio y servicios<sup>2</sup>. El río Valdivia y el puerto de Corral siguieron siendo fundamentales. A pesar que en la literatura sobre la ciudad se reconoce que el incendio de 1909 inicia una nueva fase urbana, prácticamente no hay estudios que aborden esos años con detalle.

Un proceso de renovación urbana como el ocurrido en Valdivia es un fenómeno histórico de relevancia; por el impulso modernizador y las corrientes urbanistas en boga, dada la creciente importancia de las ciudades en términos económicos, y por el hecho de que ellas experimentan estos procesos excepcionalmente, por lo que los cambios que ellos producen tienen efectos de largo plazo en la historia de esas ciudades y en la propia economía vinculada a ellas.

En Chile, fuera de Valdivia, hubo procesos similares en Santiago, Valparaíso, Concepción y Talca. En Valparaíso y en Talca<sup>3</sup>, la renovación se produjo, como en Valdivia, después de un desastre, en este caso los terremotos de 1906 y 1928. En todas las ciudades hubo una ley especial que organizó la transforma-

- 
- 2 Almonacid, Fabián, *La industria valdiviana en su apogeo (1870-1914)*. Valdivia, Ediciones Universidad Austral de Chile, 2013; Saelzer, Gerardo y Simón Urbina, "Urbanismo fluvial en el apogeo industrial de Valdivia: desaparición y recuperación (ca. 1850-2012)". *Revista de Urbanismo*. N° 33. 2015. pp. 97-123; Espinoza, Daniel, Antonio Zumelzu, Roberto Burgos y Constantino Mawromatis, "Transformaciones espaciales en ciudades intermedias: el caso de Valdivia-Chile y su evolución post terremoto". *Arquitectura y Urbanismo*. Vol. XXXVII. N° 3. 2016. pp. 5-26.
  - 3 Sobre Valparaíso, ver Sepúlveda, Andrea, *Plan de reconstrucción de Valparaíso 1906-1910: sus ideas urbanas hacia el centenario de la república*. Tesis Universidad Academia de Humanismo Cristiano. 2009. pp. 94-211; Millán-Millán, Pablo, "Los planes de reconstrucción de Valparaíso (Chile) tras el terremoto de 1906: la búsqueda de la modernidad en el trazado urbano". *Biblio3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Vol. XX. N° 1.129. 2015. pp. 1-20; y Gil, Magdalena, "La reconstrucción del valor urbano de Valparaíso luego del terremoto de 1906". *ARQ*. N° 97. Diciembre. 2017. pp. 78-89. Para Santiago, ver Strabucchi, Wren, Vicuña, Magdalena, Hidalgo, Germán y Rosas, José, "El plano detallado de Santiago de Alejandro Bertrand (1889-1890)". *ARQ*. N° 85. 2013. pp. 66-81; Fernández Domingo, Enrique, "La transformación urbana de Santiago de Chile: finanzas, obras públicas y discurso político (1870-1910)". *Amérique Latine. Histoire et Mémoire. Les Cahiers ALHIM*. N° 28. 2014; Fernández Domingo, Enrique, "Estudio sobre la génesis y la realización de una estructura urbana: La construcción de la red de alcantarillado de Santiago de Chile (1887-1910)". *Historia*. N° 48. Vol. I. 2015. pp. 119-93; y Vyhmeister-Fábregas, Katherine, "La transformación de Santiago: un caso frustrado de intervención urbana a gran escala (1872-1929)". *EURE*. Vol. 45. N° 134. 2019. pp. 213-35. Sobre Talca, Bustamante, Eduardo, *Evolución y desarrollo del centro histórico de Talca*. Seminario de Título. Universidad del Biobío. 2011. Sobre Concepción, ley 2.658, 7 de junio 1912. Ver: "Ley Chile". Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Consultado 2 junio 2020. En: [www.leychile.cl](http://www.leychile.cl)

ción urbana. Además, tras lo ocurrido en Maule se dictó una ley general sobre urbanismo y construcción en 1929. Por su parte, en Santiago hubo varias iniciativas de transformación urbana entre 1875 y 1925<sup>4</sup>.

Estos procesos fueron la consolidación de la ciudad moderna que había surgido en la segunda mitad del siglo XIX: una al servicio del desarrollo industrial, comercial y servicios en general, que incorporó las más recientes innovaciones tecnológicas, con avances en infraestructura urbana (luz eléctrica, teléfono, gas, agua potable, alcantarillado, pavimentación, tranvías); en la arquitectura y diseño urbano (calles y avenidas, plazas, parques, paseos); y en los materiales de construcción (cemento y estructuras metálicas) de los edificios públicos y privados.

Todo ello era expresión de la modernidad. Pero para serlo verdaderamente requería que ese proceso fuera planificado, estructurado, normado, en definitiva, racional. Era la autoridad estatal, central y local, la que asumía nuevas y mayores tareas en este ámbito, así como también la elite local. La modernidad en términos urbanos, no fue una difusión de un modelo único de ciudad, llevado adelante por un conjunto de expertos, como se ha visto generalmente, sino un fenómeno histórico con particularidades, producto de la participación e interpretación que las localidades hicieron de esas tendencias<sup>5</sup>.

Esta ciudad moderna (re)construida abarcó inicialmente un área reducida dentro de cada urbe; los espacios principales de la ciudad, “el centro”, donde se ubicaban las instituciones más relevantes, el comercio, hoteles, diferentes empresas de servicios, en lo esencial. Allí no vivía el grueso de la población. La ciudad moderna no llegaba en un comienzo a la mayoría de los barrios. Solo en las décadas siguientes la planificación urbana terminaría abarcando

---

4 Ley 4.559, 11 de febrero de 1929. Ver: “Ley Chile.” Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Consultado 2 junio 2020. En: [www.leychile.cl](http://www.leychile.cl). La ley dio recursos para la transformación de Talca y para obras en Constitución. Además, la ley 4.563, 30 de enero de 1929 facultó al presidente para dictar ordenanzas generales sobre urbanismo y construcción, impuso permiso municipal para construir, creación de departamentos para ello en los municipios y que las comunas definieran anteproyectos de transformación, que serían aprobados por la autoridad central, entre otras disposiciones. Ver: “Ley Chile.” Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Consultado 2 junio 2020. En: [www.leychile.cl](http://www.leychile.cl). Después vino el decreto N° 345, del 20 de mayo de 1931, que promulgó la Ley Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones. Ver: “Ley Chile.” Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Consultado 2 junio 2020. En: [www.leychile.cl](http://www.leychile.cl); Ver: Fernández Richard, José, “Síntesis de la evolución histórica experimentada por la legislación urbanística chilena.” *Revista de Derecho*. N° 28. 2012. pp. 62-66. Para Santiago, Ley 2.203, 7 de septiembre de 1909. Ver: “Ley Chile.” Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Consultado 2 junio 2020. En: [www.leychile.cl](http://www.leychile.cl).

5 Aguirre, Max, *La arquitectura moderna en Chile*. Tesis. Universidad Politécnica de Madrid. 2004. pp. 12-13, 93-94.

toda la ciudad<sup>6</sup>.

En este artículo, dentro de este marco general, nos interesa relevar ese momento fundacional de la ciudad moderna en Valdivia, después de 1909, y los inicios de la planificación urbana nacional, resaltando el significativo cambio que se produjo, y que ha marcado el desarrollo futuro de la ciudad. Particularmente, planteamos que los proyectos estatales de transformación urbana y su implementación son el resultado de la tensión que se produjo, entre 1909 y 1932, entre las autoridades estatales, centrales y valdivianas, con los intereses locales, y de las posibilidades económicas de desarrollarlos<sup>7</sup>.

### RECONSTRUCCION Y TRANSFORMACION, 1909-1915

El incendio del 13 de diciembre de 1909 conmocionó al país. La principal ciudad del sur de Chile, pequeña en número de habitantes (unos 18 mil) pero con un peso relativo muy superior, había prácticamente desaparecido en su parte central (Imagen 1). Solo ruinas quedaron de los principales edificios: el comercio, la aduana, los hoteles, la Iglesia Matriz, la mayoría de los bancos, el muelle y los almacenes. Tal destrucción se debió a que la mayoría de las construcciones eran de madera y se hallaban formando un núcleo compacto de edificios separados por estrechas calles. 18 manzanas quemadas, con unas 117 edificaciones. Entre 12 y 20 millones de pesos fueron las pérdidas calculadas<sup>8</sup>.

---

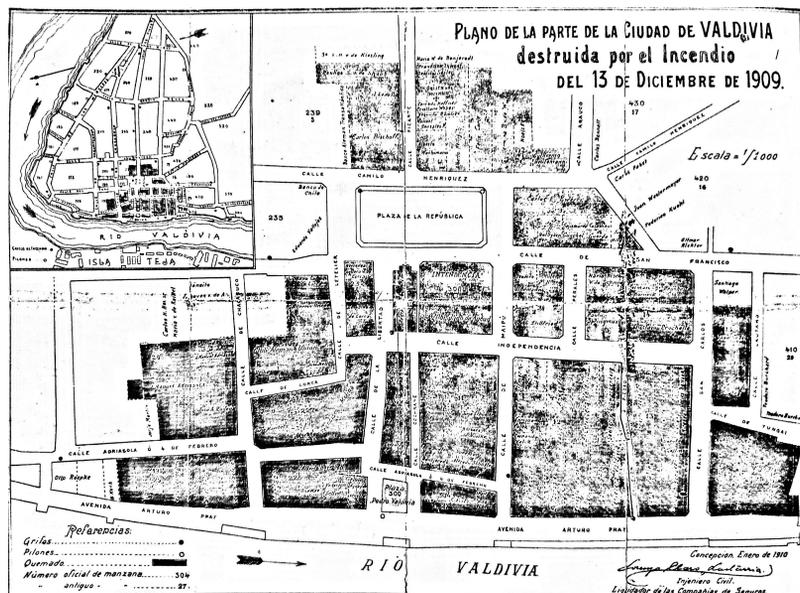
6 La excepción de ello es Talca, donde la reconstrucción incorporó viviendas sociales, considerando que una buena parte de la población perdió sus casas. Bustamante, *Evolución y desarrollo del centro histórico*, p. 35.

7 Lo ocurrido en Valdivia tampoco ha tenido mayor atención de la literatura especializada en urbanismo. Ver Aguirre, *La arquitectura moderna en Chile*; Cabello, Mario, *Derecho urbanístico y planificación urbana: Historia, análisis y proyecciones*. Memoria de título. Universidad de Chile. 2015. Respecto a un ejemplo de construcción conjunta del urbanismo entre autoridad central y comuna, ver Ibarra, Macarena y Beatriz Rosso, "Providencia: entre la urbanización del oriente y la ordenanza nacional (1897-1932)". *Revista 180*. N° 14. 2018. pp. 87-88.

8 Guarda, *Nueva Historia de Valdivia*, pp. 577-590; Guarda, *Cuatro Siglos de Evolución Urbana*, pp. 28-34. Para esta parte, ver Diarios *El Correo de Valdivia* (diciembre 1909-marzo 1910) y *La Aurora* (1910-1915). Todos los diarios consultados en Archivo Municipalidad de Valdivia

## Imagen 1.

Plano de la ciudad de Valdivia, diciembre 1909

Fuente: Guarda, *Cuatro Siglos de Evolución Urbana*, p. 28.

Rápidamente se comenzó a hablar de una reconstrucción que superara los antiguos defectos de la ciudad. El sector central de ella tenía diferencias en el ancho, trazado y extensión de las calles y manzanas, con lo que el transporte de mercancías, movimiento de personas y organización de la infraestructura urbana era poco funcional (imágenes 1 y 2).

## DEFINICIÓN DEL PLAN

Ya el 14 de diciembre de 1909 se reunió en el Club Alemán lo más selecto del vecindario con el ministro del Interior, Ismael Tocornal, quien encabezaba una comitiva oficial. Se formó una comisión de vecinos para elaborar un proyecto para la reconstrucción de la ciudad. Ya en ese momento hubo discrepancia, entre los que querían aprovechar la oportunidad para hacer una labor urbanística de proporciones y los más inmediatistas, que solo pensaban en reponer lo incendiado. El alcalde, Carlos Bennett, era de la idea que la reconstrucción debía abarcar toda la ciudad. Finalmente se impuso la idea de priorizar la zona afectada, sin descuidar el resto de la ciudad<sup>9</sup>.

9 *El Correo de Valdivia*. Valdivia. 15 de diciembre 1909.

**Imagen 2.**  
Sector céntrico de la ciudad de Valdivia, 1906



Fuente: Plano Topográfico de la ciudad de Valdivia, Juan Antoine, 1906<sup>10</sup>.

En la comisión de vecinos imperó el pragmatismo y desde el comienzo se habló de ampliar el tamaño de la plaza de la República, hacer llegar las calles Arauco, Picarte y Chacabuco al río, así como unir la calle Yungay con la de Adriasola.

En unos pocos días llegaron seis proyectos a la municipalidad. Aunque diferentes, todos coincidían en la necesidad de modificar el trazado de varias calles<sup>11</sup>. Inmediatamente, el gobierno envió una comisión de ingenieros y arquitectos para estudiar en terreno la reconstrucción. Ellos comenzaron a revisar los diferentes proyectos enviados.

En Santiago, la situación no era vista tan dramáticamente. Según lo expuesto por el ministro Tocornal al gobierno central: "los barrios populares no sufrieron nada (...) las pérdidas efectivas afectan únicamente a personas y casas comerciales pudientes, salvo una que otra excepción...casi todas las propiedades estaban aseguradas...eran muy pocas las que no tenían pólizas por su justo

10 En Archivo Nacional de la Administración (en adelante, ARNAD). Ministerio del Interior. Vol. 3.400. Decretos 1908, junio.

11 *El Correo de Valdivia*. Valdivia. 18 de diciembre 1909.

precio de tasación”<sup>12</sup>.

Las expresiones del ministro no dejaban de contener cierta ironía sobre los barrios populares. Hacia 1910, Valdivia era una ciudad industrial y obrera, con no menos de cinco mil habitantes de los sectores populares viviendo en pésimas condiciones. Es interesante constatar tales ideas, pues en la práctica la reconstrucción desplazó desde un principio a la parte más necesitada de su población<sup>13</sup>.

Asimismo, en Santiago se analizaba la petición valdiviana para que el gobierno contratara un empréstito para cubrir los gastos implicados. El diario *El Mercurio* comentaba que el gobierno debía aprovechar la oportunidad para dotar de una planta moderna a la ciudad. Recordaba lo hecho con Valparaíso, en 1906, y señalaba que en Valdivia: “el defecto de la hermosa población era la falta de grandes espacios abiertos, de anchas calles, y de regularidad en la repartición de las manzanas (...) El mismo espacio sobre el río era estrecho”<sup>14</sup>.

A fines de diciembre, los ingenieros regresaron a Santiago con una propuesta de plano. Desatendiendo los intereses principales de los vecinos, elaboraron un proyecto de grandes transformaciones, inspirados en sus propios conceptos. En él se contemplaba la continuación de varias calles centrales hasta el río (Arauco y Chacabuco), la unión de otras que se hallaban separadas por pequeñas manzanas (Adriasola con Yungay), la extensión de otra calle al interior (Carampangue), pues hasta el momento había sólo una que cumplía dicho papel desde el centro (Picarte). La desaparición de varias callejuelas cercanas a la plaza (parte de Letelier, Lorca, Cochrane y de la Piedad). La desaparición de la plaza Pedro de Valdivia en la costanera. Hacia el sur, la calle San Francisco, que concluía en la iglesia del mismo nombre sería extendida hasta la Población Aguirre (barrios bajos), más o menos paralela a la calle Los Canelos (General Lagos).

El proyecto contemplaba también el ordenamiento de la Población Aguirre, estableciendo 54 manzanas en torno a la nueva avenida, la que tendría un paseo

12 Citado por *El Correo de Valdivia*. Valdivia. 20 de diciembre 1909.

13 Almonacid, Fabián, “Ideas y proyectos en torno a la vivienda obrera en la ciudad de Valdivia, 1900 -1941” *Revista Austral de Ciencias Sociales*. N° 4. 2000. pp. 81-113.

14 Citado por el Diario *El Correo de Valdivia*. Valdivia. 24 de diciembre 1909. Sobre la reconstrucción de Valparaíso, tras el terremoto de 1906, donde también hubo una ley, aunque con diferencias respecto a Valdivia, ver Sepúlveda, *Plan de reconstrucción de Valparaíso*, pp. 94-211; Millán-Millán, “Los planes de reconstrucción de Valparaíso”; Gil, “La reconstrucción del valor urbano de Valparaíso”.

al centro, dividido en dos fajas desde las que salían nuevas calles<sup>15</sup>. Dicho barrio, hasta ese momento incomunicado con el interior, por la extensión de dos calles (Baquedano y Bueras) se conectaría con el barrio Estación, pasando por la Población Cousiño. La extensión de Bueras permitiría también la conexión del barrio Miraflores con el de Estación. Respecto al ancho de las calles, Picarte tendría 25 metros, mientras que habría otras de 20.

Sobre la plaza, los ingenieros no propusieron nada, dejando a las autoridades locales definir cuál de los dos proyectos subsistentes se apoyaría. Las propuestas pretendían modificar la plaza, uno llevando la calle Picarte hasta el río y el otro, eliminando una pequeña cuadra existente al sur de la plaza para darle mayor extensión. Finalmente, los ingenieros creían que la transformación de la ciudad requería una expropiación de terrenos a gran escala, lo que significaba invertir de diez a doce millones de pesos<sup>16</sup>.

Coherente e impecable presentación la de los ingenieros, pero pretenciosa en el alcance e inviable en los recursos que demandaba, fue objeto de duras críticas en Valdivia. Por si no fuera suficiente, el 28 de diciembre un nuevo incendio en Picarte, a unas cuadras de la plaza de la República, entre Anfión Muñoz y Beauchef, quemó varios locales comerciales, una escuela, casas habitación y una cuadra completa de casas ocupadas por población obrera. No menos de 300 fueron los damnificados esta vez<sup>17</sup>.

El proyecto de plano elaborado en Santiago no contó con el respaldo del sector más influyente de comerciantes e industriales. Particularmente, el ancho y apertura de algunas calles en la parte céntrica de la ciudad. Por ello, se produjo un intenso diálogo entre la municipalidad y vecinos con el gobierno central para definir el proyecto más adecuado.

Muchos consideraban que una transformación de gran magnitud llevaría a la ciudad a una paralización de sus principales actividades. La comisión de vecinos, que había inicialmente reunido opiniones sobre la forma de la reconstrucción, rechazó el plano de los ingenieros, proponiendo uno propio, más barato y de rápido desarrollo.

---

15 Al parecer la idea de ordenar la población que allí se estaba formando con manzanas regulares era anterior, pues ya se aprecia en el plano de la ciudad de 1906.

16 No hemos podido dar con los planos elaborados por los ingenieros. Ni con éstos ni con los definitivos. Sin embargo, la descripción de lo propuesto hasta aquí está en el *El Correo de Valdivia*. Valdivia. 27 de diciembre 1909.

17 *El Correo de Valdivia*. Valdivia. 28 de diciembre 1909.

Sin embargo, a favor de los ingenieros, algunos señalaban que los enormes recursos necesarios para la transformación habían sido prometidos por el gobierno y que, en definitiva, toda reconstrucción siempre era lenta. Además, que la alternativa de los vecinos, que difería de la de los ingenieros en el trazado de las calles céntricas, dejaba la misma irregularidad en la planta, por lo que la ciudad no ganaba nada.

Cuando todavía no se resolvía el plano definitivo, el 3 de enero de 1910, el alcalde Carlos Bennett comunicó al presidente de la república que la municipalidad, en sesión del 31 de diciembre, había tratado sobre la transformación de la ciudad acordando solicitar al gobierno los fondos necesarios para tal fin, teniendo presente el proyecto de la comisión de ingenieros, así como las opiniones de la comisión de vecinos, pidiendo expresamente la tramitación de la ley de transformación en un breve plazo<sup>18</sup>.

El 4 de enero, la municipalidad convocó a una reunión de vecinos en el Club Alemán, en la que el alcalde Bennett defendió el proyecto de los ingenieros, señalando que las diferencias con el local eran menores. Sin embargo, imperó en tal reunión la opinión contraria defendida por la mayoría de los asistentes. Se decidió enviar a Santiago una comisión para tratar con el gobierno sobre los recursos fiscales para las expropiaciones que se requerían y, especialmente, para manifestar al presidente las ideas del vecindario<sup>19</sup>.

El 10 de enero, el presidente Pedro Montt se reunió con el ministro de Obras Públicas, funcionarios de ese ministerio y los vecinos valdivianos. Se examinaron ambos proyectos, pero el asunto no fue resuelto<sup>20</sup>. El gobierno terminó sugiriendo que la municipalidad definiera el asunto. Carlos Bennett, molesto por la negativa de los miembros de la municipalidad a apoyar el plan de los ingenieros, terminó renunciando a su cargo en los días siguientes<sup>21</sup>.

En definitiva, las diferencias no eran sustanciales. Los vecinos insistían en que el ancho de la mayoría de las calles céntricas quedara en 15 metros y no más, como proponían los ingenieros, y que Picarte y Arauco llegara a los 20 metros. Resuelto el asunto en Valdivia, un grupo de vecinos entregó en Santiago el plano definitivo a fines de enero de 1910. El gobierno comenzó la redacción

18 Oficio del alcalde Carlos Bennett al presidente de la república. Valdivia. 3 de enero 1910. ARNAD. Ministerio del Interior. Vol. 3732. Oficios 1910.

19 Oficio del Intendente de Valdivia al Ministro del Interior. Valdivia. 5 de enero 1910. ARNAD. Ministerio del Interior. Vol. 3724. Decretos 1910, enero-marzo.

20 *El Correo de Valdivia*. Valdivia. 10, 11 y 14 de enero 1910.

21 *El Correo de Valdivia*. Valdivia. 20 de enero 1910.

del proyecto de ley y la confección de los planos oficiales. En esta tarea, por su parte, el gobierno volvió a considerar el proyecto de los ingenieros y al final lo mantuvo en todo aquello que no se opusiera a los planteamientos fundamentales de los valdivianos, especialmente, conservó el trazado que los ingenieros habían propuesto para los sectores alejados del centro<sup>22</sup>.

Finalmente, el 3 de febrero de 1910 el gobierno envió el proyecto de ley al Parlamento, manifestando que la envergadura del incendio del 13 de diciembre de 1909 se debió a la estrechez y mala delineación de las calles, por lo que proponía transformar la planta de la ciudad, aumentando el ancho de las calles entre los 15 y los 25 metros, y corrigiendo su trazado. Señalaba que con los estudios de los ingenieros y la opinión de los vecinos y de la municipalidad se confeccionó un plano<sup>23</sup> Destacaba la propuesta de abrir una ancha avenida en los barrios bajos (Población Aguirre), donde se podrían establecer paseos y jardines.

El presidente mencionaba que se habían tomado como modelo las recientes leyes de transformación de Santiago y Talca, con algunas correcciones<sup>24</sup>. Entre ellas, que esta vez se disponía que las futuras calles abiertas en nuevos barrios debían ser acordes al trazado del resto de la población y pavimentadas por el interesado y no por la municipalidad<sup>25</sup>. También, que los permisos municipales para construir no sólo debían solicitarse para hacerlo al costado de calles, plazas u otros bienes nacionales, sino que también al interior de los sitios. Además, se mandaba a la municipalidad a dictar un reglamento sobre estabilidad y seguridad en las edificaciones, para evitar nuevos incendios. Asimismo, se dejaba al arbitrio del propietario exigir la expropiación cuando sus terrenos

---

22 *El Correo de Valdivia*. Valdivia. 28 de enero y 3 de febrero 1910.

23 Lamentablemente dicho plano es desconocido. Lo hemos buscado, sin éxito, entre la documentación estatal de la época.

24 La ley de Talca es la N° 2196, del 7 de septiembre 1909, que reguló el trazado de calles y futuras construcciones en el sector urbano. Ver: "Ley Chile". Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Consultado 2 junio 2020. En: [www.leychile.cl](http://www.leychile.cl).

25 La misma disposición se repite en la ley N° 2960, del 18 de diciembre 1914, que obliga a todas las municipalidades a que en la formación de nuevos barrios urbanos, los propietarios debían recibir la aprobación del plano de vías y plazas por el municipio, así como pavimentar a su costa, según determinara la municipalidad, las nuevas calles, aceras, avenidas y plazas, e instalar alumbrado, agua potable y desagües. *Boletín de Leyes y Decretos del Gobierno de Chile*. Santiago, Imprenta Nacional, 1915, pp. 5-20. Sobre la historia urbana de Santiago en estos años, ver Strabucchi *et al.*, "El plano detallado de Santiago"; Fernández Domingo, "La transformación urbana de Santiago de Chile"; y Vyhmeister-Fábregas, "La transformación de Santiago".

quedaran privados de acceso a la vía pública o perdieran parte de él<sup>26</sup>.

El proyecto disponía que la construcción de edificios, trazado y ancho de calles se regiría por esta ley. Para la definición de las calles, plazas y avenidas se considerarían las líneas definidas en el plano aprobado. La anchura de las calles sería de 15 metros o mayor cuando la municipalidad lo estime conveniente. En las calles abiertas en nuevos barrios el ancho mínimo sería de 20 metros. Toda construcción o reconstrucción debería contar con aprobación de los planos en la municipalidad.

Sería considerada una sola reconstrucción de edificios para los efectos anteriores todo lo que se hiciera en una propiedad dentro de cinco años. Sería esencial para recibir el permiso municipal aceptar la línea de construcción y cumplir las exigencias técnicas.

Para permitir la transformación de la ciudad se declararían de utilidad pública todos los terrenos necesarios, lo que haría la municipalidad cada vez que los propietarios obtuvieran las líneas de construcción o reconstrucción. También, por acuerdo, la municipalidad podría hacer las expropiaciones requeridas para abrir o prolongar calles o avenidas, salvo donación del propietario del terreno. Además, estaría obligada a comprar los retazos de terrenos cuyo uso no pueda ser el anterior, o aquellos que resultaran privados en parte o totalmente del acceso a una vía pública. A falta de uso público éstos deberían ser vendidos en remate. Por otra parte, la municipalidad debería recibir los pagos correspondientes inmediatamente tras la posesión de los terrenos que otorgue a ciertos propietarios.

Para financiar todo lo anterior se contemplaba una ayuda única de 500 mil pesos a la municipalidad, y la contratación a nombre de la municipalidad de un empréstito de un millón de pesos destinado a la pavimentación de la ciudad, el que sería cubierto con las contribuciones normales, las que podrían aumentarse hasta el pago de la deuda un 0,5%, con aprobación presidencial. Además, se ascendía a la ciudad a la categoría de segundo orden, para el cobro de patentes.

El proyecto de ley fue tramitado con celeridad en el Parlamento, aprobándose el 5 de marzo de 1910, con algunas modificaciones. Mientras el presidente planteaba que el trazado de las calles, plazas y avenidas se sujetaría a las líneas

---

26 Mensaje presidencial y proyecto de ley. Santiago. 3 de febrero 1910. ARNAD. Ministerio del Interior. Vol. 3733. Mensajes presidenciales 1910-1911.

fijadas en el plano aprobado, la ley estableció que el trazado urbano seguiría las líneas del: «plano aprobado por el Presidente de la República de acuerdo con la Municipalidad de Valdivia»<sup>27</sup>. Además, se agregó que en todo caso se debía extender la calle Arauco hasta el río.

Tal disposición legal era una concesión a las demandas valdivianas. En esto se aplicó la lección aprendida con la aplicación de la ley de transformación de Santiago, de 1909, la que contempló un plano maestro aprobado por la municipalidad, que nunca se llegó a formular a tiempo<sup>28</sup>. Al menos para Valdivia había un plano casi completo, con algunos detalles faltantes.

Tampoco en la ley se consideró la propuesta del Ejecutivo, para la elaboración de un reglamento municipal sobre edificación. Además, se rebajó el empréstito a favor de la municipalidad, de un millón de pesos a 50 mil libras esterlinas (un poco más de 450 mil pesos de la época, al cambio vigente), agregando que esos dineros serían para pavimentación, y el saldo se destinaría a reconstrucción. También se mandó que quienes tuvieran propiedades urbanas pagaran un tercio del valor de la pavimentación de la calzada frente a su propiedad y el total del valor del pavimento de las aceras. Esto en la práctica afectaba a los sectores menos pudientes. Igualmente, se redujo a un 0,2% el alza en las contribuciones de los bienes inmuebles. De este modo, en marzo de 1910 estaban dadas las condiciones para iniciar la reconstrucción y transformación de la ciudad de Valdivia.

El 18 de marzo de 1910, el propio presidente Montt visitó la ciudad para promover los trabajos. El plano de transformación llegó a Valdivia recién a fines de ese mes. Como según la ley, la municipalidad podía acordar con el presidente correcciones al plano, hasta mayo se le siguieron haciendo cambios<sup>29</sup>. Posteriormente, el municipio indicó las líneas de construcción a los vecinos y se formó, en junio, una comisión de hombres buenos para realizar las expropiaciones necesarias<sup>30</sup>. Sin embargo, estas actividades se vieron entorpecidas por la tardanza en la llegada del dinero. A fines de diciembre de 1910, ante la insistencia del alcalde de Valdivia, Otto Pentz, el presidente de la república le

---

27 Ley N° 2297, 5 de marzo 1910, art. 2, en *Boletín de leyes y Decretos del Gobierno de Chile*. Santiago, Imprenta Nacional, 1910, pp. 228-36.

28 Gurovich, Alberto, "La venida de Karl Brunner en gloria. La influencia de sus lecciones en la profesionalización del urbanismo en Chile." *Revista de Arquitectura*. N° 8. 1996. pp. 8-13; y Vymeister-Fábregas, "La transformación de Santiago: un caso frustrado", pp. 224-25.

29 *La Aurora*. Valdivia. 12 de mayo 1910.

30 *La Aurora*. Valdivia. 5 de junio 1910.

aseguró que en enero de 1911 se le entregaría la suma adeudada<sup>31</sup>.

Desde mayo de 1910 se inició «con entusiasmo febril» la construcción y reconstrucción de edificios y en los últimos meses del año las expropiaciones de terrenos<sup>32</sup>. Desde mediados de diciembre de 1910, se protocolizaron las ventas de predios urbanos o fajas de ellos, entre los propietarios y la municipalidad, y algunas donaciones<sup>33</sup>. Hubo una especial preocupación por el sector céntrico, donde la nueva planta casi se aplicó completamente. En los barrios más alejados, con excepciones, el proyecto quedó pendiente y se fue concretando lentamente.

Paralelamente, desde mediados de febrero hasta comienzos de marzo de 1910, se hicieron estudios para una red de alcantarillado, mejoramiento del agua potable y la construcción de un nuevo malecón, todo ello bajo el control directo del gobierno<sup>34</sup>. Por su parte, la municipalidad en octubre de 1910 llamó a presentar propuestas para la pavimentación de las calles principales<sup>35</sup>. En noviembre se adjudicó el contrato a la sociedad Corte y Cía., pero finalmente ello se vio detenido por decisión del gobierno, pues antes de pavimentar era conveniente hacer la nivelación de las calles y las obras de alcantarillado y agua potable<sup>36</sup>. De este modo, desde mediados de 1910, y por los próximos cinco años, la ciudad de Valdivia sería objeto de una profunda renovación.

## ALCANTARILLADO Y AGUA POTABLE

En diciembre de 1910, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) completó el proyecto de mejoramiento del agua potable en Valdivia.<sup>37</sup> En ese momento, el servicio existente permitía surtir 67 litros por día por habitante, considerando una población de 18.000 personas. Se proponía aumentarlo a 150 litros por día por habitante, pudiendo satisfacer en el futuro hasta unos 40 mil habitantes. Para ello se debería construir una nueva represa en el estero Llancahue (al oriente de la ciudad) y un estanque de decantación, y desde allí hasta Valdivia, cañería

31 *La Aurora*. Valdivia. 25 de diciembre 1910.

32 *La Aurora*. Valdivia. 3 de junio 1910.

33 Escrituras Notariales. Valdivia. Diciembre de 1910 a diciembre de 1912. Conservador de Bienes Raíces de Valdivia.

34 *El Correo de Valdivia*. Valdivia. 3 de marzo 1910.

35 *La Aurora*. Valdivia. 12 de octubre 1910.

36 *La Aurora*. Valdivia. 17 de octubre 1910 y 4 de enero 1911.

37 Los documentos relacionados con el alcantarillado y agua potable de Valdivia se encuentran en ARNAD. Ministerio de Obras Públicas. Vol. 2386. Decretos 1911-1916.

surtidora y matriz. Al llegar al cruce de las calles Picarte con Bueras, se dividiría en dos cañerías que irían al resto de la ciudad. Se calculaba un presupuesto de casi 300 mil pesos, parte en oro y el resto moneda corriente.

A su vez, en enero de 1911, el ministerio tenía aprobado el proyecto para la instalación del alcantarillado. De las 149 hectáreas que abarcaba la ciudad se proponía instalar una red de aguas servidas que abarcara 119 de ellas, el cual tendría un sistema de lavado y ventilación. El emisario de aquella desembocaría al sur de la ciudad, frente al islote (Las Mulatas). Esta red de desagües y lavado costaría casi 480 mil pesos de oro. Al igual que el agua potable, estaba proyectada para unos 40 mil habitantes. En cuanto a la red de aguas lluvias, la superficie que abarcaría sería menor, unas 75 hectáreas. Entre los beneficios de ella estaba que captaría las aguas del estero Catrico (que atravesaba la ciudad) en su nacimiento. Ésta tendría un costo de casi 165 mil pesos de oro. Ambos proyectos fueron aprobados por decreto del MOP, el 23 de enero de 1911.

Como hemos dicho, con el fin de ordenar los trabajos en la ciudad, el gobierno comunicó en diciembre de 1910 al intendente de Valdivia, que la pavimentación debía postergarse hasta que culminaran los demás proyectos. La municipalidad se quejó, pero sin resultado. Félix Corte, a nombre de la sociedad beneficiada con tales obras, envió el 13 de enero de 1911 una carta, la que el municipio hizo llegar al gobierno. Planteaba, que aunque era lógico lo dispuesto ello podría significar la suspensión indefinida de todas las obras, viéndose afectada su sociedad con la demora pues ya había adquirido materiales y maquinarias para la pavimentación. Para evitar estas consecuencias, proponía que se le otorgara a su sociedad los trabajos del alcantarillado, los asumiera directamente el gobierno o los concediera a un contratista en la parte por pavimentar, haciendo propuesta pública (lo que era más lento) para el resto de la ciudad. En cualquier caso, se podría avanzar por acuerdo paralelamente en todas las obras.

A pesar de esta comunicación se convocó a presentar propuestas para las obras de alcantarillado y agua potable en marzo de 1911, la que igual favoreció a Félix Corte. El 20 de abril de 1911, un decreto del MOP aceptó la propuesta de Corte, por un valor de 524.750 pesos de oro para el alcantarillado y de 137.000 pesos de oro y 125.298 en moneda corriente para el agua potable. Se estableció que las obras serían dirigidas por un ingeniero de la Dirección de Obras Públicas y se fijaron plazos precisos de avance para los diferentes sectores de la ciudad: desde cuatro meses en los más céntricos, hasta doce meses para todas las obras en las demás calles que se pavimentarían, con excepción de las que eran recorridas por el emisario; quince meses para estas últimas; y treinta

meses para todas las obras.

El 27 de mayo de 1911, Félix Corte formó en Santiago la sociedad Corte, Anguita y Cía., a la que traspasó sus derechos. En ella entró la sociedad Corte y Cía. (compuesta por dos comerciantes santiaguinos, tres constructores y otro comerciante valdiviano) y Régulo Anguita, ingeniero civil de Santiago. El gobierno aceptó esto por decreto del 16 de junio de 1911. En definitiva, esta nueva sociedad sería la ejecutora de la mayor parte de las obras de transformación en la ciudad, pues en el mismo acto Corte y Cía. cedió el contrato de pavimentación que se había adjudicado. Los meses más duros del invierno dificultaron el inicio de las obras. Solo en agosto de 1911 comenzaron regularmente los trabajos en Valdivia.

Un aspecto no menor era la cuestión de la instalación de la unión entre la red de alcantarillado y las viviendas, así como las instalaciones domiciliarias de los desagües y agua potable. El gobierno aprobó para ello sendos reglamentos, en septiembre y noviembre, respectivamente. En cuanto a lo primero, el fisco se comprometió a instalar gratuitamente a lo menos una por domicilio. Lo segundo, bastante más complejo, establecía (siguiendo leyes de 1906 y 1908) la implementación obligatoria de esas instalaciones domiciliarias, dándose un plazo máximo de seis meses posterior al término de las obras públicas. Su ejecución sería hecha por expertos y controlada por el MOP, en cuanto a su calidad y necesidad. En el futuro no podrían ser modificadas sin autorización y debían mantenerse en buen estado. Se ordenaba eliminar cualquier pozo de desperdicios usado a la fecha. El fisco pagaría las obras correspondientes a inmuebles de bajo valor, menor de cinco mil pesos, y las que no se hicieran en el plazo fijado, cobrándole al propietario en un plazo de cinco años. Se impedía el uso del alcantarillado para la evacuación de aguas condensadas e industriales, las que podrían tener ese destino previa autorización del MOP.

Por su parte, el gobierno había enviado en agosto de 1911, un proyecto de ley al Congreso para permitir las expropiaciones de terrenos y edificios requeridos para la construcción de las obras que comentamos. Recién en diciembre de 1911 se transformó en ley<sup>38</sup>. Al igual que para la reconstrucción de la ciudad, una comisión de vecinos desde abril de 1912 fijó los precios de las expropiaciones necesarias para este fin, especialmente en el sector de Las Mulatas.

En el desarrollo de los trabajos se encontraron múltiples complicaciones. Hubo crecientes dificultades para los contratistas, particularmente por la es-

---

38 *La Aurora*. Valdivia. 6 de enero 1912.

casa coordinación con los funcionarios del gobierno encargados de la inspección, todo lo que se evidenció a fines de 1912, con el envío de una comisión especial a Valdivia. Existía un estrecho apego del inspector al contrato y a sus atribuciones reglamentarias, imponiendo la larga experiencia del fisco en trabajos anteriores realizados en el alcantarillado de Santiago, Antofagasta, Taltal, La Serena, Curicó y Chillán. A favor de la empresa, la comisión planteó que la inspección debía ser más flexible y tolerante con los ejecutores, pero que éstos no podían desconocer las observaciones fiscales. Asimismo, reconocía que muchos problemas se generaban porque la transformación de la ciudad no marchaba junto con las obras de alcantarillado y debido a que todas las resoluciones fiscales tenían que ser tramitadas en Santiago, demorando hasta las decisiones de menor importancia.

Las mayores dificultades de la empresa decían relación con el replanteamiento de varias obras por la falta de las condiciones requeridas: expropiaciones que no se hacían, calles que no se abrían, demora en la nivelación de algunas calles, etc. La red de alcantarillado suponía la transformación de la ciudad (nuevos trazados y nuevas calles), lo que en varios lugares no ocurrió. Además, en enero de 1913, el MOP decidió hacer un cambio importante: aunque se había proyectado hacer dos redes de agua potable, una para consumo humano y otra para el lavado del alcantarillado, se aprobó que en muchas calles se destinara la red de lavado al servicio domiciliario.

Por otra parte, en marzo de 1913 se aprobó que la instalación de una planta elevadora para las aguas del alcantarillado, se trasladara desde la esquina del Torreón con el río, cerca de la calle General Lagos, un poco más al sur, dentro de los terrenos de la cárcel. Ello permitió ahorrar unos 100 mil pesos en expropiaciones. Además, debido que la municipalidad no tenía más fondos para expropiaciones, el fisco terminó solicitando a varios vecinos el permiso para realizar trabajos en sus propiedades, de forma gratuita, lo que se concretó a mediados de 1913.

Otro problema fue la decisión gubernamental de abovedar el emisario del alcantarillado hasta su salida en el río. Inicialmente se proyectó el abovedamiento por las calles General Lagos, Miraflores y Arica, y después iba a correr un canal a tajo abierto hasta el río. Los propietarios aledaños se consideraron afectados y el fisco perdió un juicio en primera instancia, que lo obligaba a pagar indemnizaciones. Ante esta posibilidad se decidió continuar con la tubería hasta el río, en noviembre de 1913, lo que aumentó en unos 25.000 pesos el costo del proyecto.

En marzo de 1914, cuando las obras estaban en su fase de culminación, el gobierno aprobó la eliminación de algunas obras establecidas en el contrato original, pues ellas requerían la apertura de calles y otras labores que la municipalidad no había hecho. Fuera de obras menores, se redujo en 345 el número de domicilios favorecidos con las nuevas instalaciones. A medida que el municipio fuera haciendo lo pendiente, el fisco realizaría esos trabajos pendientes. Por otra parte, en abril el fisco debió incorporar al contrato el mayor costo que generó la instalación de cañerías en la prolongación de la calle Bueras hasta el río, decidida por la municipalidad.

En abril del 1914, el gobierno aprobó una prórroga de seis meses para la entrega definitiva de las obras, reconociendo la falta de condiciones adecuadas para cumplir los plazos originales. En febrero se habían acordado varios cambios en la ubicación de colectores y extensión de las cañerías en la calle Arauco y Picarte, por no haberse abierto varias calles consideradas en el plano de transformación de la ciudad, y con el cual se había hecho el proyecto de alcantarillado. Tal acuerdo fue aprobado por el gobierno en junio. Por otro lado, ya en mayo de 1914 se nombró la comisión que debía hacer la recepción provisional de las obras de alcantarillado y agua potable, compuesta por el intendente, el primer alcalde y dos ingenieros.

El 9 de junio de 1914, la comisión gubernamental, después de inspeccionar las obras de alcantarillado y agua potable, decidió recibir provisoriamente sólo la red de alcantarillado y la de aguas lluvias, pero no las obras de agua potable. Para la recepción definitiva de las primeras se dio un plazo de cuatro meses, para concluir algunos detalles. Recién el 5 de noviembre de 1914, la comisión recibió provisoriamente el servicio de agua potable, fijándose seis meses para la recepción definitiva, dejando constancia que las demoras en parte eran responsabilidad de la municipalidad: todavía no había totalmente las calles Yungay, entre San Carlos y Maipú, y Arauco, entre Independencia y Avenida Arturo Prat. El cambio en el trazado de la calle Bueras dejó finalmente sin colocar más de 200 metros de cañería. Por último, en enero y marzo de 1915, el gobierno aceptó que se modificarán y suprimieran varios trabajos pendientes, dado que los inspectores fiscales habían fijado nuevas exigencias de materiales, pero no se los habían provisto, o la municipalidad no había abierto o nivelado determinadas calles o no había hecho obras requeridas, como terminar una parte del malecón fluvial. El 13 de julio de 1915 se nombró una comisión similar a la anterior para recibir definitivamente las obras del alcantarillado. Por su parte, el 15 de noviembre de 1915 se nombró la comisión, con las mismas autoridades, para recibir las del agua potable. El 3 de diciembre de 1915 se hizo la recepción

definitiva de todas las obras.<sup>39</sup>

En total, ellas tuvieron un costo para el fisco, según la liquidación del contrato el 31 de octubre de 1915: alcantarillado, 577.801,95 pesos de oro y 8.112,66 pesos en moneda corriente; y agua potable, 138.366,14 pesos de oro y 126.316,20 pesos en moneda corriente.

## LA LABOR MUNICIPAL

Junto a lo anterior, la municipalidad realizaba cambios en el trazado, nivelación y pavimentación de calles, y remodelación de la plaza de la República. Además, los particulares construían tiendas, hoteles, bancos, clubes sociales y casas; la municipalidad, un Mercado; el fisco, la Intendencia, almacenes aduaneros y un malecón fluvial; y la iglesia un nuevo «palacio episcopal». Muchos de esos edificios aún permanecen<sup>40</sup>. El aspecto de la ciudad varió notablemente, respecto a la situación previa a 1910. Ya hacia 1912 buena parte de los edificios estaban concluidos, y para 1915 estaban casi todos en funcionamiento.

Sin embargo, la municipalidad debió sortear enormes dificultades para realizar su parte de los trabajos. Ya hemos mencionado cuánto afectaron a las obras de alcantarillado y agua potable, los atrasos, modificaciones e incumplimientos municipales. La primera parte de la transformación de la ciudad, desde mayo de 1910, fue la nivelación de calles, que fueron rebajadas hasta un metro en la parte más alta, y el trazado de las líneas de construcción. Asimismo, como señaláramos, el primer contrato de pavimentación fue adjudicado por la municipalidad en noviembre de 1910, pero su comienzo fue aplazado por unos meses. Según el contrato entre la municipalidad y la sociedad Corte y Cía., se pavimentaría con adoquín de piedra sobre base de concreto las siguientes calles: San Francisco, O'Higgins, desde la Plaza de la República hasta Carampangue, San Carlos, Maipú, Libertad, Chacabuco, desde la Avenida Arturo Prat hasta Caupolicán, Arauco, desde Independencia hasta García Reyes, Camilo Henríquez, desde Carampangue hasta Arauco, Los Canelos, desde Yervas Bue-

---

39 A comienzos de 1934 se aprobó un mejoramiento del servicio de agua potable: planta de tratamiento de aguas, cloración, estanque elevador (calle Picarte) y edificios anexos. Documentos en Agua Potable. Valdivia. 1934. ARNAD. Ministerio de Fomento. Vol. 844. Decretos 500-522, 1934.

40 El malecón fue construido entre febrero de 1913 y mediados de 1914. Tuvo un costo de 156.660 pesos en moneda corriente y 142.922,5 pesos en oro. Obra de gran calidad, de 400 metros de largo, duró hasta 1960.

nas hasta Sargento Aldea, los costados de la plaza de la República y Picarte desde la plaza hasta Caupolicán. El plazo definido era octubre de 1912, excepto postergaciones autorizadas<sup>41</sup>. Dichas calles eran las más fáciles de pavimentar pues su trazado no cambiaría.

En definitiva, a mediados de 1911 se comenzó nivelando calles y colocando soleras de piedra y cemento en las aceras<sup>42</sup>. El rápido avance en la parte concedida hizo que la empresa pidiera al municipio autorización para avanzar los trabajos sin la previa aprobación de ellos, en octubre de 1911, aprovechando la temporada de buen tiempo que comenzaba, pero la autoridad lo negó señalando que prefería que fuera concluyendo lo empezado<sup>43</sup>.

Sin embargo, como la pavimentación debía esperar la conclusión del alcantarillado, hacia mediados de 1912 las calles todavía tenían un aspecto desagradable que molestaba a vecinos y autoridades. La lentitud en la entrega de los fondos necesarios por el gobierno postergaba todas las actividades<sup>44</sup>.

En definitiva, los dineros definidos por la ley de marzo de 1910 habían sido insuficientes. Hacia octubre de 1912, la municipalidad estaba sobregirada en sus gastos en unos 400 mil pesos, especialmente por el alto costo de las expropiaciones. Por ello, el diputado Pablo Ramírez presentó una moción parlamentaria para autorizar a la municipalidad a emitir bonos por 800 mil pesos con dicho fin y, además, dar a tal organismo la facultad para definir a discreción la apertura y prolongación de calles<sup>45</sup>. La propuesta tuvo rápida acogida. En diciembre de 1912 se promulgó una modificación a la ley de 1910. Desde ese momento, la municipalidad definiría la línea de construcción o expropiaría terrenos cuando las propiedades se hallasen en nuevas calles o en la zona de prolongación de las existentes. Ello significaba que podría alterar en la práctica el plano en los casos que lo considerara adecuado. Asimismo, se le otorgó permiso para emitir bonos por la cifra señalada, pudiendo pagar con ellos todo lo adeudado y comprometido hasta la fecha.

Además, se complementó la disposición legal de marzo de 1910, relativa a que los vecinos debían pagar la pavimentación de aceras y un tercio del costo de las calzadas, señalando que la municipalidad establecería el material a utilizar

---

41 Escrituras Notariales. Valdivia. 1910. Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. N° 598. Vol. VI.

42 Memoria Intendencia de Valdivia 1911. Valdivia. Abril de 1912. ARNAD. Ministerio del Interior. Vol. 3981. Providencias 1912.

43 *La Aurora*. Valdivia. 21 de octubre 1911.

44 *La Aurora*. Valdivia. 12 de junio 1912.

45 *La Aurora*. Valdivia. 21, 15 y 17 de octubre 1912.

en las aceras y el plazo para ejecutar esos trabajos. También, podría realizar directamente esas obras y cobrar posteriormente el costo de ellas<sup>46</sup>.

En diciembre de 1912, el municipio llamó a propuesta para la pavimentación de las calles Yungay y Picarte, la que también fue adjudicada a Corte, Anguita y Cía. El 4 de enero de 1913, ambas partes firmaron el contrato para pavimentar parte de las calles Picarte y Yungay, y la que iba a la estación de trenes<sup>47</sup>. El 13 de mayo de 1913, la municipalidad recibió las calles pavimentadas, cruces y soleras construidas hasta la fecha. Estaban pavimentadas la mayor parte de las calles céntricas<sup>48</sup>.

La misma sociedad Corte, Anguita y Cía. fue favorecida con el embaldosamiento de la rediseñada plaza de la República, por contrato del 31 de diciembre de 1913, tarea que realizó en cuatro meses. Finalmente, el 13 de enero de 1915, asumió otro contrato de pavimentación. En febrero de 1915, la municipalidad también contrató los servicios de Juan Filonzi. Estos últimos convenios se referían a la pavimentación de la calle Picarte (la parte que faltaba entre Caupolicán y el Cementerio Municipal, para unirla con lo ya hecho en la estación), la avenida de la estación y la calle General Lagos hasta Bueras.

Hacia 1915 se habían implementado grandes cambios en el sector céntrico y en otras calles posibles de corregir, con nivelación, ensanchamiento, alineación y pavimentación (parte de ello se aprecia en la imagen 3). Entre los avances más destacables, destacan: la prolongación de Arauco, unión de Yungay y Adria-sola, nivelación y unión de Yungay con Canelos, la desaparición de todas las callejuelas entre la plaza de la República y la Avenida Costanera, extensión de Chacabuco hasta el río, prolongación de Bueras hasta General Lagos y apertura de calles nuevas: Ismael Valdés, entre Chacabuco y Carampangue, y Cochran (entre General Lagos y el Pantano). Fue postergada la extensión de San Francisco y de Pérez Rosales y gran parte de los trabajos en los barrios bajos (Población Aguirre y Ávila), la prolongación de Baquedano al mismo sector, y varias otras calles que se proyectaron abrir.

El diario *El Mercurio* señalaba a fines de 1915: "El aspecto que presenta Valdivia, desde su entrada, es el de una ciudad europea. Calles anchas y bien pavimentadas, edificios públicos y particulares de tres y cuatro pisos, de construcción lujosa y sólida, y como complemento de esta belleza moderna, un

---

46 Ley N° 2713, 5-12-1912, en *Boletín de Leyes y Decretos del Gobierno de Chile*. Santiago, Imprenta Nacional, 1912, pp. 1665-1668.

47 Escrituras Notariales. Valdivia. 1913. Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. N° 29. Vol. I.

48 Escrituras Notariales. Valdivia. 1913. Conservador de Bienes Raíces de Valdivia. N° 29. Vol. III. Anexos.



casas adecuadas, etc.) A pesar de todo, la transformación iniciada en la ciudad en 1910 sentó las bases del desarrollo urbano posterior, a lo menos hasta 1931, cuando un proyecto urbanista de gran vuelo levantó nuevas propuestas.

## EL NUEVO PROYECTO DE TRANSFORMACIÓN

Después de 1915, se inició la construcción de las primeras habitaciones para los sectores populares, por parte del Estado, proyecto postergado por varios años. Terrenos para ello ya se habían adquirido en 1912, pero recién se concluyeron las primeras casas en 1921, junto a la calle Aníbal Pinto, a las que se sumaron nuevos departamentos en 1926-1928, en la calle José Toribio Medina<sup>51</sup>. Sin embargo, los proyectos más significativos en ese ámbito debieron esperar hasta fines de la década de 1930. Por otro lado, en 1925 se planteó la extensión del agua potable y alcantarillado a las nuevas calles que se habían abierto en los barrios bajos (Población Aguirre y Ávila) y en el barrio Estación, lo que se concretó en el año 1927 y comienzos del siguiente. En todo caso, sería también a fines de la década de 1930, después de estudios realizados entre 1928 y 1934, cuando se hizo un mejoramiento significativo del servicio de agua potable. Por otro lado, sólo tras el incendio de la Iglesia San Francisco, en 1928, se pudo extender la calle Pérez Rosales hasta Cochrane en 1929.

Por su parte, la municipalidad avanzó en la implementación del plano de 1910 (imagen 4). Especialmente, con la apertura de calles en los barrios bajos. En cuanto a la pavimentación, a pesar de la inversión municipal de más de un millón de pesos, autorizada por el gobierno en 1925, en 1930 seguían sin pavimentarse algunas calles importantes: Picarte, desde Bueras hasta el Cementerio General, General Lagos desde Bueras a Miraflores, Carlos Anwandter, Bueras, Anfión Muñoz, Guillermo Frick, Cochrane, Simpson, entre otras.<sup>52</sup> Todas ellas se encontraban cubiertas de ripio, mientras había otras con planchado de madera. En 1929, por ejemplo, sólo se habían pavimentado partes de las calles Yerbas Buenas (con aporte de los vecinos), Beauchef y Arauco. Claramente, la ciudad evidenciaba la postergación de los sectores populares.

La situación anterior era generalizada en el país, por lo que un decreto supremo de febrero de 1929 mandó a las municipalidades a prestar atención a los barrios pobres, siendo equitativos en su labor, dotando a dichas zonas de servicios higiénicos, pavimentación y alumbrado<sup>53</sup>.

---

51 Almonacid, "Ideas y proyectos en torno a la vivienda obrera"

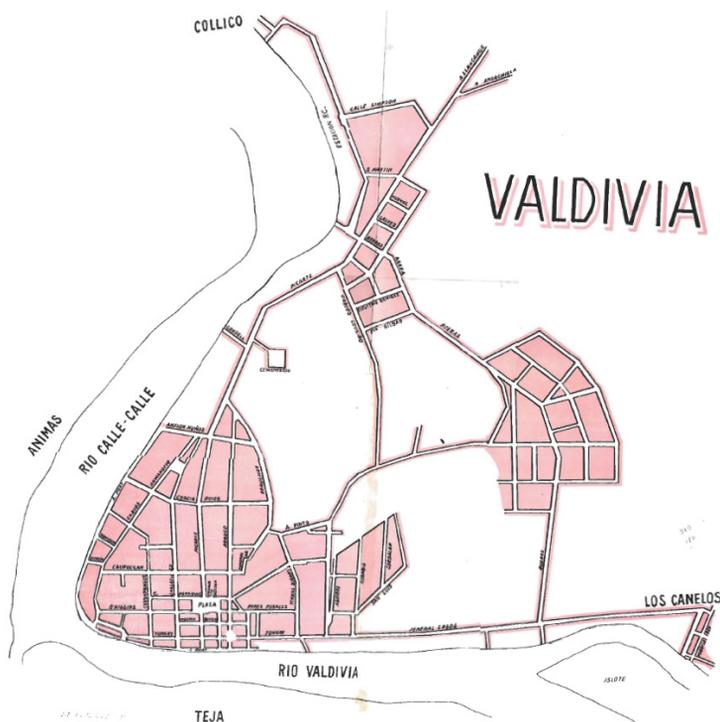
52 *La Aurora*. Valdivia. 20 de septiembre 1925.

53 *Chile Austral*. Valdivia. 27 de febrero 1929.

En un informe de la municipalidad, de febrero de 1930, solicitado por el intendente en cumplimiento del decreto señalado, respecto a las acciones del año anterior, se lamentaba el mal estado de los barrios bajos (al sur de la ciudad), agregando: «Se han reparado y construido varios pasillos de madera en las calles de las poblaciones obreras»<sup>54</sup>. Casi nula respuesta a lo dispuesto.

#### Imagen 4.

Plano de la ciudad de Valdivia, 1920



Fuente: Valenzuela, Juvenal, *Albúm de la zona austral de Chile*. Santiago, Editor Juvenal Valenzuela, 1920, p. 123.

Nada de calles transitables, menos agua potable para la mayoría, luz eléctrica, desagües (excepto algunas obras hechas en 1919 y en 1929 en la Población Aguirre), ni casas en buen estado, ni siquiera numeración de las casas (recién a fines de 1929 se iniciaría esto en las poblaciones obreras), era el cuadro que se repetía una y otra vez al describir a buena parte de los barrios populares de Valdivia.

54 Oficio del alcalde al intendente. Valdivia. 11 de febrero 1930. ARNAD. Ministerio del Interior. Vol. 7859. Providencias 1931.

A fines de 1929 se terminó de elaborar en la municipalidad un proyecto de pavimentación general de la ciudad, incluyendo todas las calles, incluso las de los sectores populares, aunque dado el carácter de las obras se proponía que en aquellos se usara una pavimentación más barata, entre otras cosas pues el costo se les cobraría a los pobladores<sup>55</sup>. No sabemos qué sucedió con esta propuesta. Al parecer, no recibió la aprobación del gobierno.

Por estos años, la ciudad de Valdivia había crecido notablemente respecto a 1910. Con casi 27 mil habitantes en 1920, llegaba a las 34.296 personas en 1930<sup>56</sup>. Ello agudizaba todos sus problemas. La ciudad vivía también por ese tiempo el apogeo de su importancia económica, convirtiéndose en la cuarta ciudad industrial y comercial del país, considerando el número de establecimientos, después de Santiago, Valparaíso y Concepción, y la tercera en capitales invertidos, después de Santiago y Valparaíso<sup>57</sup>.

A nivel nacional, la ley de enero de 1929, que dispuso normas sobre construcción y urbanización, mandó crear Direcciones de Obras en todas las municipalidades, la que controlaría las nuevas edificaciones, y estableció que en aquellas municipalidades con más de 20.000 habitantes se elaboraran planos oficiales de urbanización para la transformación y extensión de las ciudades, que deberían aprobarse por el presidente de la república. Asimismo, el gobierno creó a fines de ese año una sección de Urbanismo dentro del MOP, unidad que dirigiría por dos años Karl Brunner, un destacado especialista austríaco<sup>58</sup>.

Fruto de tal obligación se elaboraron en el país nuevos proyectos urbanísticos. El de Santiago fue el primero y el único oficial por varios años. Valdivia tuvo ya en ese momento un estudio técnico elaborado por el propio Brunner, en febrero de 1931, que llegó a constituirse en anteproyecto y como tal fue aprobado en la municipalidad de Valdivia en julio del mismo año. A comienzos de 1932 fue enviado a Santiago el plano definitivo, cumpliendo las disposiciones legales, pero finalmente no fue aprobado<sup>59</sup>.

---

55 *Chile Austral*. Valdivia. 27 de diciembre 1929.

56 Dirección General de Estadísticas, *X Censo de Población de 1930*. Santiago, Imprenta Universo, 1931, p. 46.

57 Dirección General de Estadísticas, *Censo de la Industria Manufacturera y del Comercio de 1928*. Santiago, Imprenta Universo, 1929, pp. 1-11 y 490-50.

58 Gurovich, "La venida de Karl Brunner en gloria y majestad"; y Cáceres, Gonzalo, "Modernización autoritaria y renovación del espacio urbano: Santiago de Chile, 1927-1931". *Revista Eure*. Vol. XXI. N° 62. 1995. pp. 99-108.

59 *El Correo de Valdivia*. Valdivia. 4 de febrero 1932. No hemos podido dar con el plano ni con las razones de la no aprobación oficial.

En dicho anteproyecto de transformación se dejaban ver las tendencias en boga dentro del urbanismo; un enfoque crítico al tamaño de la ciudad y el interés por fortalecer la relación con la naturaleza<sup>60</sup>. Se proponía restringir el área de la ciudad, muy extensa a juicio de Brunner; para ello postulaba la urbanización de los espacios vacíos dentro ella (imagen 5). Ello era un problema complejo, pues esos terrenos que hasta poco antes estaban escasamente poblados correspondían a las zonas más bajas y, por lo tanto, permanentemente sometidas a inundaciones. Ya que el alto número de viviendas establecidas en esos lugares era un hecho, el urbanista creía que debía hacerse pronto la urbanización y trazado correcto de calles. En la imagen 5 se puede ver el tamaño y ubicación de dichos terrenos, así como la extensión alcanzada.

Según el anteproyecto, el sector de la Población Aguirre necesitaba una comunicación directa con el centro (que recordamos, ya se había contemplado en 1910) para lo que sugería una diagonal, con la prolongación de la calle Camilo Henríquez hasta Buera. También planteaba la comunicación de ese sector con calle Aníbal Pinto a través de la prolongación de la calle Baquedano (ya propuesto en 1910) y con la división de la calle Aníbal Pinto en el punto que se tocaba con Cochrane. Además, se planteaba destinar una pequeña manzana con pocas construcciones, en el punto donde finalizada la prolongación de Baquedano, a la formación de un jardín y un edificio público. Asimismo, otra plaza con jardín debería establecerse más al sur, en el término de la calle Guillermo Frick.

En cuanto al enorme espacio ubicado entre Beauchef y Baquedano, buena parte compuesto de terrenos anegados, planteaba trazar y nivelar nuevas calles, en torno a una avenida que cruzaría tales lugares y que se dividiría en dos calles, una hacia Picarte y otra hacia Baquedano. La parte que daba hacia el suroriente (Quinta Harnecker, donada a la municipalidad en 1919), sería una reserva de área verde y lugar de un futuro estadio. La calle Pedro Montt se prolongaría hasta llegar a los terrenos de Carlos Kramer. Además, entre las calles Pedro Montt y Baquedano se proponía abrir varias calles, pues sólo contaba con algunos callejones. En cuanto a las nuevas calles, habría que rellenar los lugares por donde pasarían para darle el nivel adecuado.

Por último, proponía que se construyera un acceso directo desde el centro de la ciudad al Parque Harnecker, a la altura de Anfión Muñoz, y establecer calles dentro del parque, las que también podrían servir como futuro acceso al Estadio proyectado. Como vemos, en parte el anteproyecto sólo repetía cuestiones

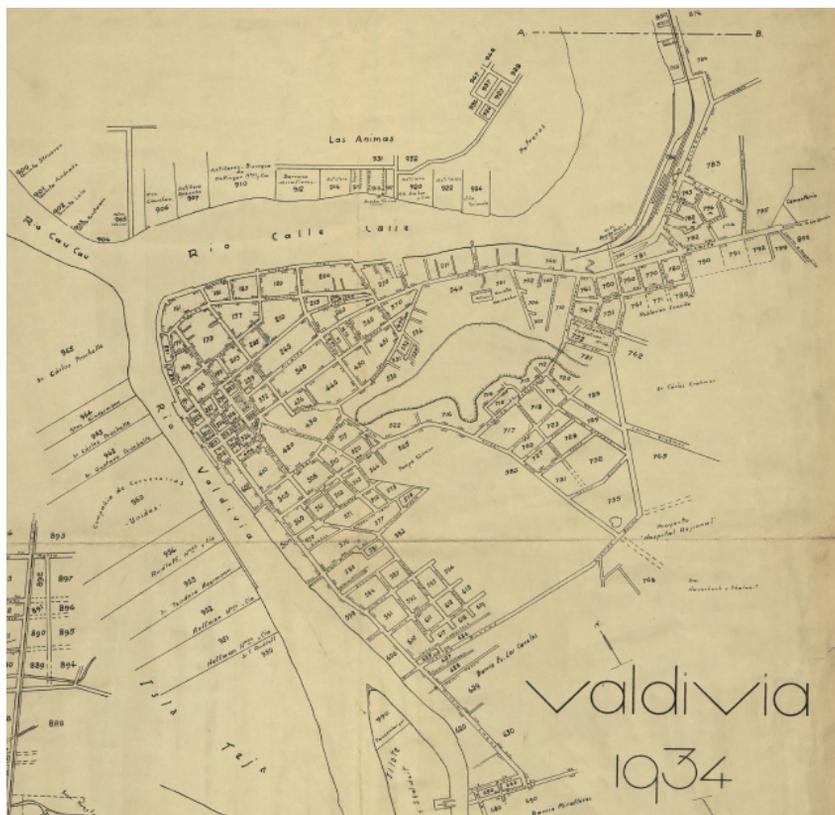
---

60 Sabatini, Francisco y Fernando Soler, "Paradoja de la Planificación Urbana en Chile" *Revista Eure*. Vol. XXI. N° 62. 1995. pp. 61-73.

pendientes desde 1910 y otras que se habían impuesto por el propio crecimiento de la ciudad. La mayor novedad era la propuesta sobre la zona entre las calles Beauchef y Baquedano, que se había poblado rápidamente en los últimos años y requería urgente atención.

### Imagen 5.

Plano de la ciudad de Valdivia, 1934



Fuente: *Eración de manzanas oficial de la Asociación de Aseguradores de Chile*, 1934. En: [www.bibliotecanacionaldigital.cl](http://www.bibliotecanacionaldigital.cl).

Parte de lo diseñado en 1931 se concretó en el futuro. A saber, la prolongación de Camilo Henríquez, Baquedano y Pedro Montt, y el uso de la Quinta Harnecker, sin embargo, se olvidaron las otras propuestas, especialmente las áreas verdes en Población Aguirre y la urbanización del sector entre Beauchef y Baquedano. Recién en 1943 hubo un nuevo plano de transformación y una

ordenanza de urbanización para Valdivia aprobado por el gobierno.<sup>61</sup> En cuanto a la comunicación entre la ciudad de Valdivia, cuya mayor población estaba en la ribera sur del Calle-Calle, con Las Ánimas y la Isla Teja, después de 1938 comenzaron a construirse los puentes que conectan esos lugares.<sup>62</sup>

## CONCLUSIONES

El incendio de diciembre 1909 permitió iniciar una reconstrucción y una transformación urbana significativa en el centro histórico de la ciudad de Valdivia, a través de una ley especial, que dio paso a un nuevo trazado urbano, a la construcción de edificios públicos y privados, un malecón y a la nivelación, ensanchamiento y pavimentación de calles, y al establecimiento de servicios públicos de alcantarillado y agua potable. Hacia 1915, la ciudad de Valdivia había adquirido una nueva fisonomía. Todo este proceso fue el resultado de los acuerdos logrados entre la autoridad estatal, central y local, y la elite valdiviana (comercial e industrial).

Tanto por falta de recursos, como por escaso interés político, este proyecto de renovación y transformación favoreció principalmente al centro comercial y cívico de Valdivia, incluso siendo allí parcial, dejando a la mayor parte de la ciudad fuera de esos cambios. Con posterioridad, lentamente se fue extendiendo la modernización y planificación urbana al resto de la ciudad. Finalmente, hacia 1931 se definió un nuevo anteproyecto de transformación urbana, siguiendo los lineamientos del urbanista Karl Brunner, que puso el acento en los problemas propios de una ciudad que había crecido de forma espontánea, con muchos espacios sin la infraestructura urbana que gozaba el centro histórico y con difícil comunicación con el resto de la ciudad. Sin embargo, esta iniciativa no fue aprobada por el gobierno, aunque parte de sus propuestas, como el trazado y extensión de calles, con miras a la comunicación e integración de barrios, fueron implementadas más adelante.

Todo lo anterior es un capítulo importante de los inicios de la planificación urbana en Chile, de cara a la construcción de una ciudad moderna, una que fuera funcional a las relevantes actividades económicas que en ella se realizaban (industria, comercio, transporte y otros servicios), para beneficio de una

---

61 Ver documentos sobre ello, en ARNAD. Ministerio de Obras Públicas. Vol. 3871. Decretos 1943. Abril.

62 El puente que une la ciudad con Las Ánimas se comenzó a construir en 1938. Ver Proyecto construcción puente, junio-julio 1938. ARNAD. Ministerio de Fomento. Vol. 1392. Decretos 1938. Julio. El puente que une la ciudad con la Isla Teja fue aprobado en 1946. Ver Puente Pedro de Valdivia, junio-agosto 1946. ARNAD. Ministerio de Obras Públicas. Vol. 4358. Decretos 1946.

amplia zona del sur de Chile. También, una ciudad que permitiera a sus habitantes desarrollar esas actividades en las condiciones de higiene, oportunidad, eficiencia y seguridad esperadas.

## FUENTES

### Archivos

Archivo Nacional de la Administración.

Conservador de Bienes Raíces de Valdivia.

### Periódicos

*Chile Austral*. Valdivia.

*El Correo de Valdivia*. Valdivia.

*La Aurora*. Valdivia.

### Fuentes Impresas

*Boletín de leyes y Decretos del Gobierno de Chile*. Santiago, Imprenta Nacional, 1910.

*Boletín de Leyes y Decretos del Gobierno de Chile*. Santiago, Imprenta Nacional, 1912.

*Boletín de Leyes y Decretos del Gobierno de Chile*. Santiago, Imprenta Nacional, 1915.

Dirección General de Estadísticas, *Censo de la Industria Manufacturera y del Comercio de 1928*. Santiago, Imprenta Universo, 1929.

Dirección General de Estadísticas, *X Censo de Población de 1930*. Santiago, Imprenta Universo, 1931.

Knittel, Rodolfo, *Valdivia antes del gran incendio, 1858-1909*. Valdivia, Imprenta Borneck, 1913.

### Páginas Web

"165 años del Club de La Unión. Tradición alemana en Valdivia", 26 de mayo de 2018. *Cóndor*. Periódico chileno-alemán. Consultado 4 junio 2020. En: [www.condor.cl](http://www.condor.cl).

"Ley Chile". Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Consultado 2 junio 2020. En: [www.leychile.cl](http://www.leychile.cl).

## BIBLIOGRAFÍA

Aguirre, Max, *La arquitectura moderna en Chile*. Tesis. Universidad Politécnica de Madrid. 2004.

- Almonacid, Fabián, "Ideas y proyectos en torno a la vivienda obrera en la ciudad de Valdivia, 1900 -1941". *Revista Austral de Ciencias Sociales*. N° 4. 2000.
- Almonacid, Fabián, *La industria valdiviana en su apogeo (1870-1914)*. Valdivia, Ediciones Universidad Austral de Chile, 2013.
- Bustamante, Eduardo, *Evolución y desarrollo del centro histórico de Talca*. Seminario de Título. Universidad del BíoBío. 2011.
- Cabello, Mario, *Derecho urbanístico y planificación urbana: Historia, análisis y proyecciones*. Memoria de título. Universidad de Chile. 2015.
- Cáceres, Gonzalo, "Modernización autoritaria y renovación del espacio urbano: Santiago de Chile, 1927-1931". *Revista Eure*. Vol. XXI. N° 62. 1995.
- Espinoza, Daniel, Antonio Zumelzu, Roberto Burgos y Constantino Mawromatis, "Transformaciones espaciales en ciudades intermedias: el caso de Valdivia-Chile y su evolución post terremoto". *Arquitectura y Urbanismo*. Vol. XXXVII. N° 3. 2016.
- Fernández Domingo, Enrique, "La transformación urbana de Santiago de Chile: finanzas, obras públicas y discurso político (1870-1910)". *Amérique Latine. Histoire et Mémoire. Les Cahiers ALHIM*. N° 28. 2014.
- Fernández Domingo, Enrique, "Estudio sobre la génesis y la realización de una estructura urbana: La construcción de la red de alcantarillado de Santiago de Chile (1887-1910)". *Historia*. N° 48. Vol. I. 2015.
- Fernández Richard, José, "Síntesis de la evolución histórica experimentada por la legislación urbanística chilena". *Revista de Derecho*. N° 28. 2012.
- Gil, Magdalena, "La reconstrucción del valor urbano de Valparaíso luego del terremoto de 1906". *ARQ*. N° 97. Diciembre. 2017.
- Guarda, Gabriel O.S.B., *Nueva Historia de Valdivia*. Santiago, Ediciones Universidad Católica de Chile, 2001.
- Guarda, Gabriel O.S.B., *Cuatro siglos de evolución urbana. Valdivia, 1552-1910*. Valdivia, Instituto de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Austral de Chile, 2009.
- Gurovich, Alberto, "La venida de Karl Brunner en gloria. La influencia de sus lecciones en la profesionalización del urbanismo en Chile". *Revista de Arquitectura*. N° 8. 1996.
- Ibarra, Macarena y Beatriz Rosso, "Providencia: entre la urbanización del oriente y la

ordenanza nacional (1897-1932)". *Revista 180*. N° 14. 2018.

Knittel, Rodolfo, *Valdivia antes del gran incendio, 1858-1909*. Valdivia, Imprenta Borneck, 2013.

Millán-Millán, Pablo, "Los planes de reconstrucción de Valparaíso (Chile) tras el terremoto de 1906: la búsqueda de la modernidad en el trazado urbano". *Biblio3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*. Vol. XX. N° 1.129. 2015.

Sabatini, Francisco y Fernando Soler, "Paradoja de la Planificación Urbana en Chile". *Revista Eure*. Vol. XXI. N° 62. 1995.

Saelzer, Gerardo y Simón Urbina, "Urbanismo fluvial en el apogeo industrial de Valdivia: desaparición y recuperación (ca. 1850-2012)". *Revista de Urbanismo*. N° 33. 2015.

Sepúlveda, Andrea, *Plan de reconstrucción de Valparaíso 1906-1910: sus ideas urbanas hacia el centenario de la república*. Tesis Universidad Academia de Humanismo Cristiano. 2009.

Strabucchi, Wren, Vicuña, Magdalena, Hidalgo, Germán y Rosas, José, "El plano detallado de Santiago de Alejandro Bertrand (1889-1890)". *ARQ*. N° 85. 2013.

Vyhmeister-Fábregas, Katherine, "La transformación de Santiago: un caso frustrado de intervención urbana a gran escala (1872-1929)". *EURE*. Vol. 45. N° 134. 2019.

Recibido el 27 de febrero de 2019. Aceptado el 13 de junio de 2019.