

La transformación de Santiago.

A don Alberto Mackenna Subercaseaux,
Presidente del Comité Central
de Urbanismo.

PREAMBULO

Ud. tuvo la gentileza de dedicar al Ingeniero Don Enrique Doll, al arquitecto Don Emilio Jequier y al que suscribe su hermoso folleto "Santiago Futuro", resumen de las muchas conferencias que dió, hace 15 años, sobre los proyectos de transformación de Santiago.

Nos llamó, con justa razón, los poetas de la transformación porque luchamos a su lado, persiguiendo un ideal de progreso y belleza para la ciudad, en el medio ambiente de esa época, egoísta, indiferente y hostil a esa campaña de bien público.

No debemos olvidar los ataques que sufrió el Comité, que propició y apoyó esos proyectos de adelanto local, porque los consideraban grandiosos y de difícil realización, cuando en realidad han quedado pequeños para el enorme desarrollo que ha tomado nuestra capital desde hace 20 años. Muchas personas de poco espíritu cívico se alarmaron, creyendo que se atacaba a la propiedad privada, al proponer nosotros las expropiaciones de terrenos para revenderlos con el objeto de costear, en parte, la apertura de avenidas y plazas, como se ha procedido en otros países.

El tiempo se ha encargado de darnos la razón y obramos entonces, como Ud. bien lo dice, como aquellos labradores que despejan el campo de zarzales y abrojos para prepararlo y recibir la semilla de progreso que hoy se nota y que otras generaciones han de cosechar; pero felizmente antes de desaparecer hemos podido ver fructificar alguna de las ideas expuestas, hace tantos años, me refiero a las leyes de hoteles modernos para los turistas, a la de mercados repartidos por toda la ciudad y en manos del municipio, a la de sitios eriazos para obligarlos a edificar, a la de pavimentación general y otra; pero faltan algunas importantes y tal vez la más urgente, la que reglamente la ciudad en su recinto urbano y en su desarrollo futuro con el objeto de convertir a Santiago, como lo hemos soñado, en una ciudad moderna "con horizontes amplios, mucho aire, luz, belleza y confort para su creciente población".

El programa de trabajo está bien señalado para el nuevo Comité Central de Urbanismo formado por técnicos y personas entusiastas y con seguridad trabajarán para obtener dichas leyes, que ahora será más fácil conseguirlas, ya que hay un Gobierno progresista dispuesto a trabajar por el bien del país.

Este trabajo tiene por objeto resumir los proyectos más importantes de transformación, presentados hasta la fecha, y quedaría muy satisfecho que este modesto estudio sirviera en algo, si llegase el caso, en la resolución de los problemas urbanos de la ciudad.

Y antes de terminar, seáme permitido recordar las personas que formaban el antiguo Comité de Transformación, que nos alentaron y apoyaron, con su criterio amplio y generoso, en lo que debe ser el urbanismo moderno, en esos tiempos ya lejanos de escaso espíritu público y de poco interés por estos problemas edilicios que tan de cerca atañen al bienestar de todos.

Ese Comité era formado por los señores Ascanio Bascuñán Santa María, Luis A. Cariola, Jorge Calvo Mackenna, Courtois Bonneneontre, Enrique Doll, Joaquín Díaz Garcés, José del Carmen Fuenzalida, J. M. Irarrázaval, Carlos Ibáñez Ibáñez, Ismael Pereira, Carlos Silva Cruz, Julio Subercaseaux, Josué Smith Solar, Richón-Brunet y Emilio Jequier.

Debo recordar también, y muy especialmente, al eminente republicano, Don Ismael Valdés Valdés, que fué el ideal más avanzado de esos ideales de progreso en el Senado Nacional.

Ud., y todos ellos cumplieron sus deberes como buenos patriotas de espíritu cívico que anhelaban el embellecimiento de la capital, que las generaciones venideras verán convertidas en una de las más hermosas ciudades modernas, y tal vez dedicarán algún recuerdo a los que trabajaron en aquella obra, desinteresada y abnegadamente.

Carlos Carvajal M.

Santiago, Julio de 1929.

Breve historia de los diferentes proyectos presentados

I

PRIMER PROYECTO DE TRANSFORMACION

Creemos de oportunidad, ya que parece se ha entrado definitivamente en el estudio del plano de transformación de Santiago con motivo de la visita del eminente urbanista M. Jacques Lambert, dar a conocer someramente los esfuerzos que se han hecho en otra época del embellecimiento de nuestra capital.

Santiago fué fundado por Pedro de Valdivia; pero su trazado fué iniciado en 1541 por el primer alarife Pedro de Gamboa, quien dió a las calles un ancho uniforme de 11 varas o sean 9 mts. 196 mm., trazando 8 manzanas de 150 varas c/u., divididos en 4 sitios, cada cuadra, como se ve en el plano N.º 1.

Por más que varios reyes de España recomendaron en sus famosas ordenanzas sobre Intendentes que nuestras calles fueran más anchas y más derechas, bien poco se hizo en tal sentido en los siglos XVI y XVII, y durante la colonia, se extendió Santiago paulatinamente, sin orden alguno y sólo se hizo la Alameda de las Delicias, antigua Cañada, obra más bien efectuada por el río Mapocho y no de los ediles coloniales. No tomo en cuenta los edificios públicos y obras de arte y templos. (véase plano 2).

Durante los primeros años después de la Independencia Nacional en 1810, no se ocuparon los Gobiernos del adelanto de las ciudades y su principal misión se dedicó a dictar leyes sobre las distintas constituciones políticas que tuvo Chile, la administración de justicia, resguardo del orden, cuestiones de hacienda y demás necesidades más premiosas para organizar la administración pública del país.

En el año 1835 se dictó la primera ley de carácter general sobre caminos, puentes y canales, autorizando al Ejecutivo por 6 años para que promoviese su construcción y concedió a los constructores la facultad de cobrar ciertos derechos moderados de peaje, pontazgo y navegación de acuerdo con el Presidente de la República.

En 1838 se dictó la ley que creó el primer Director general de Obras Públicas con el sueldo anual de 1,500 pesos, quien debía tener "buenos conocimientos en todos los ramos de la arquitectura" para que levante los planos y construya las obras que le pidiera el Gobierno ya sea sobre edificios, caminos, puentes, canales y en general las obras públicas de todo género porque ellas contribuyen "a la decencia y hermosura de las poblaciones" y "a la benéfica y poderosa influencia sobre el progreso y desarrollo de toda clase de industrias". Este empleado estaba encargado especialmente de vigilar las construcciones autorizadas por ley de 1835 sobre caminos, puentes y canales.

El decreto Supremo del 4 de Enero de 1844, dictado en virtud de la autorización que dió la nueva ley de caminos, puentes y calzadas de 1842, establece en su artículo 4.º que las nuevas calles que se abran o las antiguas que se prolonguen tendrán un claro de 20 varas o sean 16 mts. 72 cm.; pero el artículo 2.º de dicha ley fija el ancho de 16 varas (13 mts. 37 cm.) para todos los caminos que corren por cerros y cuevas y el artículo 22 señala el claro de 26 varas (21 mts. 736 mm.) para los que pasen por terrenos planos y en cada orilla debía tener una zanja o fosa de 2 varas de ancho y profundidad.

En el año 1847 se dictó una ley que autoriza al Ejecutivo para efectuar la nivelación y empedrado de las calles y el trazado de acequias estando obligados los vecinos a empedrar a sus costo hasta la mitad del ancho de la calle siempre que éste no pasase de 8 varas y estando obligado también hacer a sus costo el cause de la acequia que pase por el interior de su pertenencia, hecho el empedrado la Municipalidad estará obligada a mantenerlo en buen estado. Referente a Santiago, en 1864 se dictó una ley expropiación

que declara de utilidad pública los terrenos necesarios para abrir la calle de Nataniel dándole comunicación con la de las Delicias con el mismo ancho que aquella tiene, pero una ley de carácter general para la apertura y prolongación de calles y paseos públicos en nuestra capital solamente se dictó en el año 1874 debido a la iniciativa progresista del gran Intendente Don Benjamín Vicuña Mackenna.

Es bien admirable la inspiración genial que tuvo este grande hombre para trazar un proyecto de mejoramiento de nuestra capital en una época tan atrazada y de difícil comunicación, ya que recién se había terminado el ferrocarril a Valparaíso y la población de Santiago no era superior a 130.000 habitantes.

En el plano N.º 3 de Santiago, proporcionado por el entusiasta urbanista, Ingeniero Don Daniel Zamudio, se vé el gran camino o cintura de 40 mts., de ancho proyectado por Vicuña Mackenna. El recinto urbano quedó limitado así: por el camino de Cintura Oriente, hoy Av. Vicuña Mackenna, por el de Cintura Sur o Camino de los Monos, hoy Avda. Matta, hasta el Parque Cousiño, de aquí doblaba hacia el Norte, siguiendo el contorno de ese paseo, hasta el camino Sur, hoy Avda. Blanco Encalada. Este camino se unía, sin interrupción alguna, porque aún los ferrocarriles del Estado no llegaban hasta allí, con el camino de Cintura poniente actual Avda. General Velázquez, y el proyecto se trazó por detrás de la Avda. de la Quinta Normal, hasta unirse con la antigua Estación Yungay, colocada más al sur de su ubicación actual.

En esa época, hace ya más de 54 años, la línea que hoy corre por la Avda. Matucana se proyectó trasladarla al Poniente de la Quinta Normal y sin embargo nada se ha hecho; atrazando y perturbando enormemente el progreso de esa parte de la ciudad, como tampoco se ha continuado la canalización del Mapocho, que también estaba proyectada en el año 1874.

El límite Norte de la ciudad, fué trazado por Vicuña Mackenna, por la calle Yungay, hasta la de Los Padres, la actual Avda. Cumming y de aquí doblaba al norte, para juntarse con el camino de este nombre, que corresponde a la calle Rosario, hoy Avda. Santos Dumont.

En el extremo nor-oriental de la ciudad no figuraba ningún camino cintura, pero suponemos que debe haber seguido por la avda. Recoleta, para doblar en la calle Domínica y seguir por la de Purísima, camino de la Chimba, hoy Dardignac y Pío IX hasta juntarse con el río Mapocho con el camino de Cintura Oriente.

He detallado esta gran obra de Vicuña Mackenna, para que se comprenda la previsión de ese Ilustre mandatario, que sólo dejó iniciada su obra, interrumpida por la guerra del Pacífico. Después muy poco se ha hecho de importancia y de beneficio efectivo para la ciudad hasta la época, en que se nota un poderoso impulso de progreso urbano; el enérgico Intendente Don Manuel Salas Rodríguez quiso terminar la obra del gran Vicuña Mackenna, proyectando un bulevar interior siguiendo el mismo trazado; pero prolongándolo en el lado sur hasta la calle Franklin para facilitar así la locomoción de la ciudad; proyecto que será fácil de realizar, basta rectificar algunas calles, pavimentarlas y colocarles líneas de tranvías a una gran parte de ese trazado.

La superficie que encierra este recinto es de 2904 hectáreas en el cual está comprendida la Quinta Normal, Parque Cousiño y una enorme extensión de terrenos sin edificios, tanto al interior de la ciudad como en los alrededores, y estimando sólo a razón de 300 personas por hectárea que es muy inferior a la densidad de otras capitales que alcanzan a 800 personas por hectáreas, se vé que podría fácilmente caber más de 870.000 habitantes en esa superficie que es aún inferior a la población actual de 620.000 personas, calculadas por la Dirección General de Estadística.

Vicuña Mackenna no sólo se limitó a proyectar las obras y Avdas. indicadas anteriormente sino que trazó muchas otras calles interiores de la ciudad, además de las de Vicu-

ña Mackenna, avda. Matta, Blanco Encalada, General Velázquez, Santos Dumont que formaban parte del camino de cintura, trazó las de Ejército, Brasil, Carreras, Echáurren, República, España y muchas otras calles, principalmente la continuación de las de Manuel Montt, Sazié, Grajales, Gorcea hasta llegar a las de Blanco Encalada. Reglamentó la altura de los edificios limitándolos a 12 mts. para calles de 10 mts. de ancho y a 20 mts. en las nuevas cuando fueran de material sólido, y de 15 mts. los de adobe y otros materiales adecuados; se exceptuaban los edificios que se internaban de la línea de la calle, aumentándose la altura según sea la penetración de los edificios. Esta sabia medida se debería tomar muy en cuenta en la nueva reglamentación de las construcciones. Todo propietario de esquina estará obligado a ochavarla con una línea de 4 mts. por la parte exterior del edificio.

La única objeción que se puede hacer a esta ley es que fijó el ancho de 20 mts. por todas las nuevas calles que se abran o las antiguas que se prolonguen cualquiera que fuera su importancia, tráfico y orientación; pero dejaba sin variación alguna las existentes, a la inversa de la ley de 1909 que obligó a un ancho uniforme de 15 mts. para todas las calles aunque estuvieran ya ejecutadas, produciéndose los enormes inconvenientes de las calles con salientes y entrantes que han consumido muchos millones de las rentas municipales y con justa razón esa ley de 1909 ha sido llamada la ley del serrucho por las tantas roturas de calles que ha hecho. Sin embargo debemos hacer presente que en esa época en que se dictó la ley, el terreno era muy barato y su disposición se inspiró en la ley general de Caminos de 1842 que fijó ese ancho para las nuevas calles que se abrieran en las poblaciones y aún fijó el ancho máximo de 50 mts. para las avenidas destinadas a paseos públicos o que conduzcan a las afueras de la ciudad, medida de alta previsión que sirvió para delinear las Avdas. Vicuña Mackenna, Avda. Independencia, Avda. Matta, Avda. Blanco Encalada y el Llano Subercaseaux y consultando su futuro ensanche debería obligarse a edificar en el camino a San Bernardo, que tiene sólo 30 mts. de anchura, más adentro de la línea de la calle, como ya lo hemos propuesto en varios artículos.

Hemos visto que el límite urbano fijado por Vicuña Mackenna era más que suficiente para la población de 1874; por lo cual no se extendió la ciudad fuera de esos límites y principalmente porque el art. 33 de la ley de caminos de 1842, impidió la apertura y delineación de nuevas calles en los suburbios de la capital y demás poblaciones de la República, debiéndose pedir permiso a la Dirección de la Provincia, conforme a ordenanzas especiales dictadas por el Gobierno para reglamentar las nuevas poblaciones y ensanche de las antiguas.

Las leyes de Organización y Atribución de las Municipalidades de 1887 y 1891, fijaron también el ancho uniforme de 20 mts. para todas las calles y los facultó para señalar los límites urbanos de las poblaciones y determinar las condiciones en que puedan entregarse al uso público otros nuevos barrios.

Desgraciadamente las Municipalidades pasadas descuidaron este punto importantísimo y dejaron extenderse los límites urbanos por medio de poblaciones y construcciones sin guardar relación alguna con el plano de la ciudad, absurdo enorme que las generaciones venideras tendrán que sufrir las consecuencias fatales de esta imprevisión.

2.0 PLANO DE TRANSFORMACION

Durante la Administración de los Presidentes Santa María y J. Manuel Balmaceda se estudiaron varios proyectos relacionados con Santiago; pero la revolución de 1891 atrasó la resolución de esos asuntos y solamente en el año 1894 la Dirección de Obras presentó (ver plano 4) un amplio proyecto elaborado por el laborioso Director Muni-

cipal don Manuel H. Coneha, que fué aprobado por la Cámara de Diputados; pero fué detenido por el Senado por las observaciones que le hizo la Dirección de Obras Públicas en que objetaba dicho proyecto:

1.º Porque deberían reducirse a 12 mts. el ancho de muchas calles.

2.º Que en vez de ensanchar todas las calles, es preferible abrir algunas diagonales, directas de 30 mts. entre los centros principales de atracción de tráfico, como la Estación de los Ferrocarriles, el Parque Cousiño, la Quinta Normal, etc.

Este proyecto de transformación consistía en:

1.º En dar 15 mts. de ancho a las calles comprendidas entre el río Mapocho, Delicias, Cerro y Brasil.

2.º En dar 20 mts. de ancho a las demás calles.

3.º En ensanchar hasta 20 mts. las siguientes calles: Claras, Tres Montes, Sta. Lucía, Cerro y Manuel Rodríguez.

4.º A 25 mts.: Bandera, San Diego, Cienfuegos, San Miguel, Grajales, Diego Rosales, Eleuterio Ramírez, Marín, Mapocho y Diez de Julio.

5.º De 30 mts.: Avda. de la Independencia (antigua Cañadilla), Brasil, Cementerio y Santa Rosa.

6.º Se formarán avenidas de 30 mts. de ancho, siguiendo 15 caminos que conducen hacia afuera de la ciudad hasta un kilómetro de distancia del recinto urbano.

7.º Se completará el circuito del camino de cintura, dándole 40 mts. de ancho.

8.º Se destinará a parques y plazas y avdas. los terrenos que circunvalan el cerro de Santa Lucía, los que han quedado por la canalización del Mapocho, y los que se hallan al poniente del callejón de las Hornillas.

Vamos a tratar de poner de manifiesto las ventajas que ese proyecto proporcionaba, dando fácil y expedito acceso a los caminos y calles de entrada que comunican con los principales centros de movimiento y de atracción, como son los Mercados, Estación de los Ferrocarriles, Cementerio, Quinta Normal, Parque Cousiño, Cerro de Santa Lucía, lugares donde se introducen las provisiones, los materiales de construcción, etc.

La Avda. de Independencia, Bandera y San Diego da fácil y expedito acceso a la Estación del Mercado, hoy Mapocho, que debe avanzar al Oriente, hasta enfrentar con la esquina de Bandera y Sama, dejando una gran plaza de 30,000 mts. cuadrados y una superficie cuatro veces mayor para las oficinas de los Ferrocarriles del Estado. Al mismo tiempo, serviría la Avda. indicada al Mercado Central, a la Plaza de la Independencia, al Mercado de San Diego y al Matadero Público.

Por esta Avda. de 25 y 30 mts. de ancho tendrían entrada directa todos los artículos de consumo de la ciudad, comprendiendo los de alimentos y los de construcción. Va a converger a esta Avda. la del Cementerio, de 30 mts. de ancho, que partiendo diagonalmente de la Plaza del Cementerio se une con la vía anterior, enfrentando con la calle de Bandera. La región septentrional y sur de Santiago tendría amplia entrada por esta Avda, cuya longitud total comprendiendo la prolongación de un kilómetro en cada extremo, sería de 8,400 metros que es una de las más extensas que hay en el mundo.

La Avda de Brasil tendrá 30 mts. de Ancho, desde la calle de la Catedral hasta la Alameda de las Delicias y 44 mts. desde aquella hasta el río. Esta, juntamente con la Avda. Cienfuegos de 25 mts. de ancho que unirá la calle de la Catedral con la Alameda, formando en su conjunción una gran plaza, servirán para facilitar el movimiento de sur a norte. A esta misma Avda. de Negrete, hoy Brasil, viene a converger la de Portales que se prolonga ensanchándose y estableciendo comunicación directa y cómoda con la Quinta Normal de Agricultura. Para esta misma comunicación sirve el Camino de Cintura de 40 mts. de ancho y al cual desembocarán directamente todas las calles ensanchadas de Romero, Galán, Moneda, Agustinas, Huérfanos, Compañía, Catedral, Santo Domingo, Rosas, San Pablo, Mapocho, etc.

A las estaciones de los Ferrocarriles del Estado, (Alameda) de Pirque y Llano de Maipo, dan franca y expedita comunicación la Avda. de las Delicias, la de Latorre y todas las que de uno y otro costado vienen a terminar en ambas, dando fácil entrada a los productos agrícolas y de construcción, de los fundos situados al oriente y sur de la capital.

A esto se puede agregar la prolongación y aperturas de más de cien calles nuevas o existentes, que se enumerarán al final del proyecto, y cuyos trazos fijados en el plano de transformación, demuestran de una manera clara y evidente que no hay barrio ni punto de la ciudad que no quede con expedito acceso y comunicación a todos los centros de esta capital.

A este ensanche de calles hay que agregar más de 25 Avdas. y 12 plazas nuevas o existentes, que se ensanchan o abren. Todo esto viene a facilitar el tráfico y mejorar las condiciones higiénicas que han adoptado las principales ciudades de Europa y América.

Para dar acceso al Parque Cousiño están en primer lugar el Camino de Cintura, después las Avdas. que lo circunvalan y las calles de Grajales, Diego Portales, Eleuterio Ramírez y Marín de 25 y 30 mts. de ancho, aparte de las comprendidas entre San Diego y Avda. de Campo de Marte.

A continuación se indican los detalles de 5 Avdas. diagonales, proyectadas de 30 mts. de ancho, (véase plano N.º 4).

1.º Desde la Estación de los Ferrocarriles del Estado, de la Alameda de las Delicias hasta la esquina de las calles de Bandera y Sama (Estación del Mercado) hoy Mapocho.

2.º Desde la esquina de Bandera con Sama, hasta enfrentar a la esquina de Maestranza con Delicias.

3.º Prolongación de la Avda. Portales, hasta empalmar con la primera Avda. Diagonal.

4.º De la Plaza de los Ferrocarriles (Alameda) al Parque Cousiño.

5.º Del Parque Cousiño a Delicias esquina con Maestranza.

En 1894 la población de Santiago había aumentado a 256,000 habitantes o sea 88 habitantes por hectárea y aún cabía sobradamente dentro de la superficie encerrada por el camino de cintura propuesto por Vicuña Mackenna el cual debía continuarse; pero desgraciadamente este hermoso proyecto no fué aprobado a pesar del ancho desmedido de tantas calles y por la anarquía política reinante en el Congreso Nacional.

Después de muchas discusiones y contemporizando con las ideas más encontradas se dejó a un lado el proyecto de 1894 y se despachó la ley N.º 2203 de 1909, que ha producido tantos trastornos y atrasos en el embellecimiento de la ciudad y con justa razón, lo repito, ha sido llamada la ley del serrucho, porque nada dispuso sobre nuevas Avdas, plazas y espacios abiertos, ni limitó el radio urbano, tan necesario de hacer; pero en cambio recargó las rentas Municipales de cientos de millones de pesos con la medida inconsulta de ensanchar uniformemente todas las calles de Santiago, sin tomar en cuenta su tráfico, orientación e importancia.

Con sabias medidas se habría evitado la extensión enorme del radio urbano que se ha llenado de un sinnúmero de poblaciones sin ninguna urbanización, dejando a la generación actual el pesado fardo de higienizar los suburbios de la ciudad. Debe tenerse presente que si se legisla oportunamente sobre los sitios eriazos, estimulando la construcción de casas de dos o más pisos la población urbana actual cabría desahogadamente dentro del recinto urbano señalado por Vicuña Mackenna hace ya más de medio siglo.

Una ciudad, como una flor, un árbol o un animal debe, en cada estado de crecimiento, presentar una estructura en armonía con sus necesidades. Este es el principio fundamental de urbanización, que jamás debe olvidarse por las autoridades municipales y por este motivo los más eminen-

tes urbanistas modernos han propuesto diversas medidas tendientes a limitar esas monstruosas aglomeraciones humanas y prevenir en el orden sanitario económico y social los graves defectos de las grandes ciudades, productos de la civilización contemporánea. La solución consiste en ensanchar las ciudades por medio de núcleos independientes de poblaciones, jardines con vida propia, con todos los servicios urbanos.

TERCER PLANO DE TRANSFORMACION

En vista de los graves defectos de la ley de 1909 el Congreso Nacional nombró una comisión mixta de senadores y diputados, la que oyendo, a la Dirección de Obras Municipales elaboró en 1912 un nuevo plano de Transformación cuyas ideas matrices son las siguientes:

El radio urbano lo extendió y fijó en 3904 hectáreas, según se ve en el plano adjunto N.º 5 y como la población en su época era de 400,000 habitantes, la densidad de la población sólo sería de 122 habitantes por hectárea, cifra inferior en mucha a la que representa la densidad de la población en Buenos Aires, Río Janeiro y muchas otras capitales europeas.

Respecto a nuevas avenidas dispuso lo siguiente:

Se abrirán las siguientes Avdas. transversales, de treinta mts. de anchura: desde el frente de la Estación Mapocho de los Ferrocarriles del Estado hasta la Plaza Brasil; desde la Plaza Brasil hasta la Plaza Argentina.

Desde la Plaza Vicuña Mackenna hasta el cruce de la Avda. Blanco Encalada con Dieciocho.

Desde el cruce de la Avda. Blanco Encalada con la calle Padura hasta la Plaza Argentina.

Desde la Plaza Vicuña Mackenna hasta la Estación Ñuñoa de los Ferrocarriles del Estado.

Las Avenidas se abrirán sucesivamente en el orden en que quedan indicadas.

El recinto urbano quedará rodeado por una Avda, de treinta mts. de anchura a lo menos, como se ve en el plano.

Se autoriza al Presidente de la República para expropiar al mismo tiempo que el rasgo correspondiente a cada una de las Avdas. transversales y de circunvalación, una faja hasta de 40 mts. de anchura a cada lado, la que se venderá en pública subasta, ingresando su producto a los fondos de la transformación.

Se le autoriza, asimismo para contratar por licitación pública la ejecución de cualquiera de las Avdas. transversales.

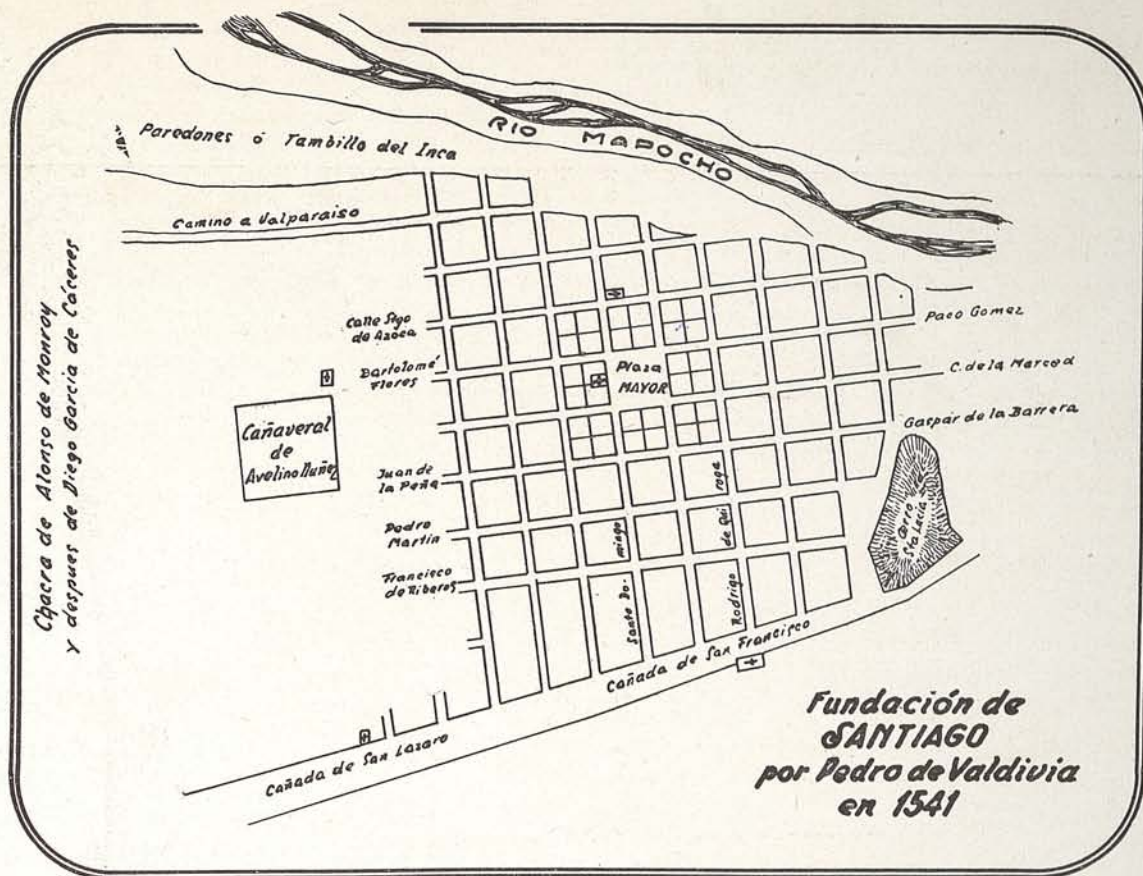
En ninguna de estas últimas podrán instalarse líneas férreas. Se abrirá una Avda. de 25 mts. de ancho por el centro de las manzanas comprendidas entre las calles de Teatinos y Morandé y las calles de Nataniel y de Gálvez, desde la Avda. proyectada entre la Estación Mapocho y la Plaza de Brasil hasta la Plaza de la Moneda y desde la Alameda hasta la Avda. de Circunvalación en el límite sur de la ciudad.

Se autoriza al Presidente de la República para expropiar los terrenos que corresponde el trazado de la primera parte de esta Avda. y para expropiar también, al mismo tiempo que el rasgo correspondiente a la parte sur, desde la Alameda a la Avda. de circunvalación, una faja hasta de 40 mts. de anchura a cada lado, que se venderá en pública subasta.

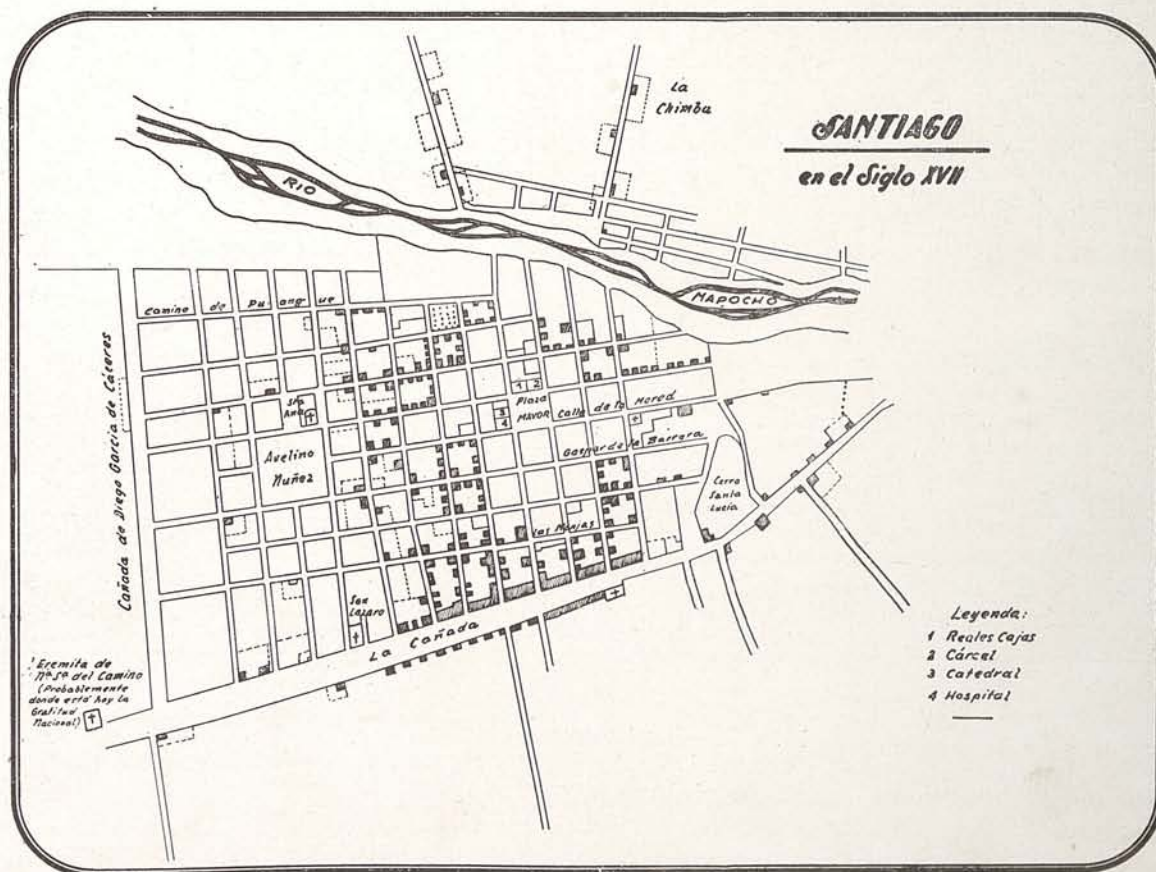
Se le autoriza asimismo, para contratar la ejecución de la Avda. en licitación pública.

Las calles que circundan al cerro Santa Lucía tendrán veinte mts. de ancho y la prolongación de ellas hasta el Parque Forestal, treinta mts.

La Avda. del Brasil tendrá desde Alameda hasta Agustinas, treinta mts. de ancho y desde Agustinas hasta el Parque Centenario, 42 mts. El Parque Cousiño será ensanchado con los terrenos que se extienden entre sus límites actuales y la Avda. de la Penitenciaría y su prolongación



N.º 1.—Santiago en la época de su fundación



N.º 2.—Santiago en el siglo XVII

hasta la calle Bascuñán Guerrero, por el sur; entre esta calle por el poniente, y los terrenos del Club Hípico por el Norte y Poniente.

La entrada principal del Parque será colocada al extremo de la actual Avda. Beauchef.

La Quinta Normal de Agricultura será ensanchada con la faja de terrenos que la separa actualmente de la Avda. Matucana, desde la Plaza Argentina hasta la calle de Santo Domingo.

La entrada principal de la Quinta se colocará en la Plaza Argentina.

Los cerros Blanco y San Cristóbal se transformarán en paseos públicos. También se dictó disposiciones para la reglamentación de construcciones y formación de nuevos barrios ordenando que toda construcción que se ejecute dentro de los límites urbanos de Santiago se regirá por un reglamento que dictará el Presidente de la República. Este reglamento fijará las condiciones de seguridad que deberán reunir los edificios contra el fuego y los temblores.

En las Avdas. a que se refiere el proyecto, el Presidente de la República podrá ordenar que los edificios tengan una altura mínima de 15 metros.

A menos de tres kilómetros de distancia de los límites urbanos de la ciudad y dentro de ellos no se podrá proceder a la formación de los nuevos barrios por medio de la división de propiedades y de su venta en sitios sin que los interesados hayan sometido previamente a la aprobación de la Junta de Transformación, el plano respectivo, en el cual se determinará la ubicación y dimensiones de las vías y plazas que se proponga formar.

Una vez aprobado el plano, el dueño del terreno deberá otorgar una escritura pública con el Fisco en que cede gratuitamente al dominio nacional de uso público, la parte destinada a dichas vías y plazas. Esta escritura se inscribirá en el registro Conservador de Bienes Raíces correspondiente, para cancelar el dominio privado de esos bienes.

El dueño del terreno estará obligado a pavimentar a su costa y en la forma que determine la Junta de Transformación las nuevas calles y sus aceras, las Avdas. y plazas; a instalar el servicio de alumbrado público que la misma Junta ordene; a dotar el barrio de las instalaciones requeridas para los servicios de agua potable y desagües higiénicos. Todas estas obras pasarán a ser de propiedad municipal desde que se entreguen al servicio. La Junta podrá exigir el establecimiento de alcantarillado en los puntos en que este servicio exija. En este caso el dueño del terreno, si el terreno fuere regado, deberá ceder a beneficio de la Municipalidad la dotación de agua corriente necesaria para abastecerlo.

Las construcciones que se emprendan en las nuevas poblaciones o barrios deberán consultar, a lo menos, las condiciones de seguridad, higiene y apariencia exterior adoptadas en las construcciones oficiales de casas para obreros del Consejo Superior de Habitaciones Obreras.

Los sitios deberán cerrarse a lo menos con malla de alambre.

Las disposiciones que contiene el presente artículo se entenderán sin perjuicio de las medidas de protección que establece la ley de habitaciones para obreros número 1,338, de 20 de Febrero de 1906.

Fijó disposiciones especiales para las propiedades situadas al costado de la vía pública en las Avdas. de Circunvalación, aunque se encuentren fuera del recinto urbano, se considerarán dentro de sus límites, para los efectos del pago de la contribución de haberes y de cualesquiera otras.

Todo predio eriazo situado dentro de los límites urbanos deberá cerrarse con un muro de material sólido, de tres mts. de altura, a lo menos.

Dentro de los mismos límites, todo predio eriazo o que contenga construcciones que valgan menos de la tercera parte del valor asignado al terreno, pagará un impues-

to especial, de abono a las obras de la transformación, equivalente a lo que corresponda pagar el terreno por contribución de haberes.

Los terrenos y edificios fiscales quedarán sometidos a las disposiciones de la presente ley.

La Junta de Transformación pondrá nombre definitivo a cada nueva vía que se establezca y fijará la numeración de las casas. El gasto que origine este último servicio será de cargo al propietario.

Este proyecto de ley, tal vez demasiado extenso, se completaba con disposiciones fijando las obligaciones de la Junta de Transformación, de los permisos para edificar, de las expropiaciones, de los arbitrios, desembolsos y de las multas. Fué un proyecto de ley naturalmente muy superior a la ley de 1909; pero se le hicieron algunas observaciones por la Sociedad Central de Arquitectos, principalmente porque dejaba subsistente la anchura uniforme de 15 mts. para casi todas las calles de Santiago y propuso pequeñas modificaciones a algunas Avdas. diagonales que figuran en el proyecto N.º 6 de transformación (Véase plano 7) y otras ideas de mejoramiento local, como se verá a continuación.

CUARTO PROYECTO DE TRANSFORMACION

El primitivo proyecto, en sus líneas generales, fué elaborado por el que suscribe, el que aprobó la Sociedad Central de Arquitectos en la sesión del 18 de Junio de 1912 y tuvo la benevolencia de hacerlo suyo y por eso en adelante se le ha llamado Proyecto de la Sociedad Central de Arquitectos de Chile. Mereció también la aprobación del Consejo de Bellas Artes, del Congreso Internacional de Ciudades de Gantes y de los técnicos más autorizados que lo estudiaron en esa época y esta aprobación unánime fué debido a que dicho proyecto completó el anterior de la Comisión Mixta del Congreso Nacional y no se diferencia sustancialmente de aquél; las diferencias son pequeñas y ellas contribuyen a facilitar la viabilidad de los distintos barrios de la capital.

Se estimó oportuno estudiar un trazado de conjunto que abarque todos los barrios de las ciudades, en vista de que un problema de esta entidad presenta dificultades en la práctica que impiden variar en un barrio un trazado si no se toman en cuenta las condiciones del barrio vecino.

La transformación definitiva de la ciudad puede demorar 50, 100 o más años; por este motivo no sería prudente concretarse a los estudios de viabilidad de necesidad inmediata, sino que debe contemplarse el futuro tráfico que se producirá. El criterio que prevaleció en la elaboración de ese plano está basado en el trazado de Avdas. que unan los barrios extremos de Santiago y pasan por plazas y otros puntos característicos que tendrán gran movimiento en todo tiempo.

No se pretende que se hagan todas las avenidas a un mismo tiempo, lo que sería un absurdo, sino que se vayan iniciando a medida que sean autorizados por el Municipio y se cuente con los fondos necesarios para el pago de las expropiaciones. Sobre esto debo llamar especialmente la atención, tanto más, que ha sido una de las mayores objeciones que se ha hecho al proyecto, de que la ciudad de Santiago se convertiría en un montón de ruinas durante la ejecución de trabajos.

Todas las ciudades, tanto en Europa, como en América, que tienen su plano de transformación y ensanche, contemplan un largo plazo de ejecución.

No se proyectó un ensanche muy considerable de la ciudad, con el objeto de estimular la construcción de edificios de más de un piso, que contribuyen sin duda al embellecimiento de las calles. La superficie urbana que abarcaba era de 4,440 hectáreas, más que suficiente para un período de 50 años a lo menos.

El proyecto de transformación (véase plano 6), trata de resolver tres problemas importantes de viabilidad y orna-

to de nuestra capital. Tiene por objeto:

1.o Acortar las distancias entre los puntos extremos de la ciudad, uniéndolos a los centros o focos de movimiento donde converge el tráfico.

2.o Desviar la circulación de las calles cuyo tráfico es ya considerable en la actualidad y que, dentro de poco, podrá llegar a ser intensivo.

3.o Completar el embellecimiento de la ciudad teniendo en cuenta dos cuestiones anteriores.

Estos problemas deben resolverse no sólo con el objeto de satisfacer las **necesidades inmediatas**, sino que deben proyectarse desde luego todas las Avdas. que necesitará **Santiago futuro**. Así se evitará a las generaciones venideras las dificultades en que actualmente nos encontramos, las que no se habrían presentado si los poderes públicos hubieran dedicado oportunamente su atención a convertir nuestra capital en una ciudad moderna.

El proyecto satisface las ideas anunciadas anteriormente, siendo esta la razón porque ha encontrado tan decidido apoyo y rara uniformidad de las sociedades técnicas y artísticas.

El primer problema queda resuelto con la ejecución de las Avenidas desde la Estación Central a Mapocho, desde la Estación Yungay, a Santa Elena y desde el Parque Forestal y del Parque Cousiño, al Palacio de Gobierno, que debe considerarse como el centro de la capital.

Convergiendo a la Moneda las principales avenidas, se evitaría al público el recorrido de las largas distancias que actualmente debe hacerse por la configuración actual de la ciudad.

El segundo problema se soluciona descargando del pesado tráfico el centro comercial, a la Alameda de las Delicias, y otras vías de mucho movimiento, pues el público tendrá caminos más directos para dirigirse al punto deseado.

El problema del embellecimiento quedará igualmente resuelto con este plano. Será grandiosa la vista panorámica que presentará la futura gran plaza de la Moneda, la cual podrá verse desde los extremos de la ciudad convergiendo a ella siete avenidas principales.

Igual belleza tendrá la Plaza Ercilla, a la entrada del Parque Cousiño y la Plaza del Brasil. Creemos que habrá pocas avenidas más hermosas que las que unirá las de Ñuñoa y Yungay, que pasa por rara casualidad por cuatro plazas: la de San Isidro, Moneda, Brasil y Yungay. En resumen, en este proyecto está hermanado lo práctico con lo bello, las Avdas. no están trazadas caprichosamente, sino que siguen con precisión la corriente del tráfico.

En el estudio detallado de las Avdas. se justifica la fácil ejecución del proyecto. Su costo no era excesivo como lo demostraron los cuadros de expropiación, en muchos casos la reventa de los terrenos expropiados para las Avdas. vendrán a costear su valor.

En resumen este proyecto es ventajoso para la capital por las siguientes razones:

1.o Porque es un proyecto completo que abarca el conjunto de todas las avenidas necesarias tanto en el presente como en el futuro.

2.o Todas sus Avenidas son trazadas en la dirección de las corrientes actuales del tráfico, des congestionan las calles de mucho movimiento, acorta las distancias entre los barrios extremos de la ciudad y facilita el acceso a puntos de gran concentración de personas, como ser: Moneda, Parque Cousiño y Parque Forestal; Palacio de Bellas Artes, Estaciones Central, Mapocho, Providencia, Ñuñoa, San Diego, Santa Elena, Yungay; las principales plazas: Ercilla, San Isidro, Brasil y Yungay; el Matadero y Cementerio General.

3.o Se valorizan por parejo todos los barrios de la ciudad; todos ellos tendrán Avdas. aumentando así el valor de las propiedades en forma justiciera y equitativa.

4.o El costo de las Avdas. se reduce enormemente, expropiando como se ha hecho en todos los países civilizados

además de la parte necesaria para las vías, fajas de terreno sin edificios importantes, compradas a bajos precios porque están en el centro de las manzanas para revenderlas a un precio muy superior por quedar frente a anchas y hermosas avenidas.

5.o Porque ejecutadas las Avdas. en forma paulatina no ocasionará molestias sensibles ni perjudicará las construcciones.

6.o Porque cuando Santiago tenga todas sus Avdas, plazas, paseos y pavimentos completos, unido a las bellezas naturales de que está dotada, será una de las más hermosas capitales de la América y podrá ser considerada como la muestra y adelanto del país.

Este proyecto fué patrocinado y apoyado ante las autoridades y poderes públicos por un grupo de vecinos entusiastas que formaron un Comité de Transformación de Santiago, compuesto de técnicos, congresales, artistas y otras personas preparadas en problemas edilicios, cuyos nombres tengo el agrado de indicar en la dedicatoria de este pequeño estudio.

Una de las avdas. más objetadas fué la proyectada desde el nuevo Palacio del Gobierno hasta el cerro San Cristóbal; en el mismo punto donde está el funicular; pero esta avda. hoy día, sería imposible ejecutarla por las valiosas construcciones levantadas en los últimos años; y es bien sensible no haberla ejecutado porque era la continuación de la Avda. proyectada desde la Plaza Ercilla, en el Parque Cousiño, hasta la Plaza de Gobierno frente al futuro Palacio Presidencial, plaza que tampoco parece será ejecutada porque se está levantando un valioso edificio donde estaba proyectada. Esa avda. había servido para la gran corriente de tráfico, sobre todo en las fiestas cívicas, donde se producen muchos movimientos entre el Parque y el centro comercial. La continuación de aquella avda., hacia el cerro San Cristóbal habría servido para facilitar el tráfico a ese populoso barrio que ha tomado mucha importancia tan encerrado hoy día, y de ese modo se habría abierto una nueva vía para descongestionar el centro comercial de todo el movimiento que se produce, de peatones y vehículos, desde el extremo nor-poniente. Esa avda., por una rarísima circunstancia, sólo encontraba en su trazado edificios viejos, se respetaban los templos y obras valiosas, con lo cual las espropiaciones no subían de precio y así esa avda, estimada tan costosa, pagaba su valor como lo estudió el Comité de Transformación.

En el proyecto de ley, propuesto por el Comité de Transformación no se propuso ninguna avenida concretamente sino que dejó al Consejo de Urbanización, formado por técnicos, la misión de señalar las más convenientes y por su orden de importancia, y se harían paulatinamente para no producir una crisis de casas, obreros ni materiales, además de las mil molestias e inconvenientes de todo género para el vecindario.

Autorizada la apertura de una avenida, se daría tiempo para el desalojamiento de las casas expropiadas que atraviesa aquélla, se haría el trabajo manzana por manzana, se revendería el terreno sobrante si lo hubiere, con las facilidades que indicase la ley y así se continuaría con las otras manzanas de la avenida hasta terminarlas y se seguiría así con las otras avenidas; siendo por lo tanto un trabajo de largo aliento que no perturbaría a la ciudad ni encarecería la edificación. Doy estas explicaciones para demostrar la forma sistemática de los trabajos para no producir trastornos.

Debo exponer con gran satisfacción que en este proyecto de ley de hace 20 años se contemplaban otras ideas que algunas ya se están realizando por el actual Gobierno.

El Comité de Transformación adelantándose a los acontecimientos procedió con amplio criterio de urbanista al estudiar y proponer obras que no sólo embellecerían a Santiago sino que contribuirían al bienestar y economía de sus habitantes. En efecto, se estimularía la construcción de hoteles modernos para atraer a los turistas, de teatros confortables y baratos para alejar a los obreros de las tabernas.

Mercados, baños y lavaderos públicos debiendo estar los mercados en manos exclusivamente de los municipios para abaratar los productos y para tener mejores e higiénicas instalaciones debiéndose construir aquellas repartidas en los diferentes barrios de la ciudad; lo que contribuirá a bajar el costo de la vida.

El tráfico de tranvías, extendiéndolo y ramificándolo especialmente por los barrios obreros, era otra necesidad muy sentida que completa la anterior, siempre que se acorten las distancias con recorridos fáciles y lo más recto posible por medio de diagonales, para evitar las vueltas enormes que hoy se hace para ir de un punto a otro de la ciudad y todas las líneas convergen al centro, lo que ha contribuido a la congestión del tráfico.

Para no extender demasiado el radio de la ciudad se autoriza la formación de núcleos urbanos aislados por medio de poblaciones jardines con toda clase de servicios y con locomoción rápida y barata al centro de la capital, pero se reglamentará su construcción con normas edilicias previamente aprobadas por las municipalidades.

Igualmente se contempla en ese proyecto de ley, facilidades para intensificar la edificación en la parte urbana de la ciudad recargando las contribuciones de los sitios eriazos para que se construyan o vendan y autorizando a las Instituciones de Créditos para concederles el máximo de préstamos hipotecarios hasta del 75 por ciento a las construcciones en las nuevas avenidas y hasta funicular en el San Cristóbal fué diseñado en el proyecto de la Sociedad Central de Arquitectos en 1912.

Tanto el proyecto de la Comisión Mixta del Congreso Nacional, como el de los arquitectos, que completaba aquél, eran un positivo adelanto local que habría convertido a nuestra capital en una hermosa y cómoda ciudad moderna; pero desgraciadamente la anarquía política y los intereses creados impidieron la aprobación de esos proyectos tan interesantes y fué necesario el advenimiento del actual Gobierno progresista del Excmo. Sr. Ibáñez, para obtener la aprobación de algunas leyes, la de hoteles modernos, mercados, sitios eriazos y pavimentación que están impulsando definitivamente la edificación en Santiago. Sería necesario solicitar el complemento de la ley de urbanización, tanto para la transformación del ciudad, en su recinto urbano, como su futuro ensanche, conforme a pautas previamente estudiadas.

Mucho contribuirá a ello la suspensión de la ley de 1909, que fija el ancho uniforme de 15 mts. de todas las calles, que ha solicitado recientemente la Junta de Alcaldes de Santiago, comprendiendo el enorme mal que ha producido esa ley inconsulta, lo que debemos celebrar grandemente.

En el año 1924, publicamos en la prensa un artículo pidiendo que se dictara una ley corta y sencilla de transformación de Santiago cuyo proyecto de ley es el siguiente:

“Art. 1.º Suspéndase los efectos del art. 3.º de la ley N.º 2203 del 16 de Setiembre de 1909, sobre la transformación de Santiago, que indica el ensanche mínimo de 15 mts. para todas las calles de la ciudad.

Quedará vigente dicha anchura para las calles del centro comercial, comprendidas entre la Avda. de las Delicias, río Mapocho, calles de San Antonio y Teatinos y para las calles que acuerde la Municipalidad, con aprobación del Presidente de la República, las que podrán tener una mayor anchura.

Igual procedimiento se adoptará para el trazado de nuevas calles y avenidas, en las cuales previa autorización del S. Gobierno se podrá expropiar mayor superficie de terreno, que la necesaria para aquellas, con el fin de poder venderse los retazos sobrantes en subasta pública o por intermedio de una empresa que efectúe los gastos de expropiación y ejecución de las vías correspondientes, que se le cancelarán por medio de bonos garantizados por el Estado no superior al 7 por ciento de interés que se servirán con el producto de la venta de terrenos

y los derechos que se establezcan en la ordenanza general.

“Art. 2.º En el plazo de seis meses, el Presidente de la República decretará una ordenanza general, a la que se someterán las construcciones y poblaciones de Santiago y comunas vecinas de la ciudad, en la cual se indicarán los requisitos para construir nuevos edificios, las reglas de ornamentación, higiene, luz, solidez y seguridad contra temblores e incendios, como también las obligaciones a que deberán someterse el trazado de nuevas calles y poblaciones de los territorios municipales, circunvecinos y se fijará el radio urbano de la capital. En dicha ordenanza, se indicarán también las reglas a que se someterán los vecinos que desearan aprovechar los terrenos cedidos a la vía pública, en los edificios que se hubiesen entrado en las calles, cuyas anchuras no se variarán, en las cuales podrán hacer construcciones, previa devolución de la suma recibida por la expropiación respectiva.

La citada ordenanza, que tendrá fuerza de ley, será aprobada por el Presidente de la República.”

Sería bien conveniente que el proyecto de ley presentado por la Junta de Alcaldes se ampliara y tomara en cuenta las ideas enumeradas en el proyecto esbozado, así ya Santiago podría contar con una ley completa que tanto anhela el vecindario para su correcta transformación.

QUINTO PROYECTO DE TRANSFORMACION

En el año 1913 el laborioso cónsul de Chile en San Francisco de California, Sr. Antonio Lorca conociendo la enorme campaña que se hacía en Santiago de Chile en favor de una ley que transformara su capital, por su propia iniciativa, que le agradecemos vivamente, y de su propio peculio encargó elaborar un plano al conocido arquitecto inglés, señor Ernesto Coxhead que colaboró brillantemente en la transformación de San Francisco de California después del terremoto que destruyó ese importante puerto.

Como se ve sus líneas principales (véase plano 7), la base que ha servido para elaborarlo son los mismos que expusimos cuando se estudio el proyecto que patrocinó el Comité de Transformación.

Ese plano confirma la idea de los arquitectos chilenos al tomar al Palacio de la Moneda como centro de la ciudad al cual convergen las avenidas principales y las diagonales más importantes y así lo declara el señor Coxhead en la interesante exposición, que acompañó con su proyecto, lo que el Cónsul señor Lorca, hizo traducir y que insertamos más abajo.

Perpendicular a la Alameda de las Delicias y en el eje del Palacio de la Moneda, el arquitecto señor Coxhead, proyecta una gran avenida que por el norte se une a la Estación Mapocho y Avenida Independencia y por el sur con el Llano Subercaseaux, tal cual figura en el plano del comité.

Desgraciadamente el plano de Santiago que estudió el señor Coxhead es muy antiguo y en él no figura el Palacio de Bellas Artes, ni las Plazas de Brasil y Yungay, ni la Estación de este nombre, que son las bases de las avenidas diagonales que los arquitectos hacen converger también al Palacio de la Moneda desde esos puntos y que el señor Coxhead habría con seguridad tomado en cuenta, en vista de que en su exposición dice que todas las estaciones, paseos públicos y otros sitios de reunión de personas deben unirse con diagonales y boulevares.

El cerro San Cristóbal lo convierte en un gran paseo público, al cual hace converger dos avenidas, como en el plano de los arquitectos, y el Estadio lo coloca casi en la misma posición de este plano.

Los límites sur y poniente del boulevard exterior del proyecto del señor Coxhead, son casi los mismos del plano de los profesionales chilenos, siendo explicable el error del señor Coxhead, en vista de que no conoce la ciudad; él trazó el límite oriente de ese boulevard por encima del San Cristóbal, que no es un cerro aislado sino un cordón de serranías.

Hay otras avenidas que concuerdan con el plano de los arquitectos y algunas con el de la comisión parlamentaria, y otras más, teniendo en cuenta el futuro ensanche de la capital que siendo la tercera en importancia de la América del Sur, agrega el señor Coxhead, debe contemplarse un proyecto de largo aliento y no reducidos para pocos años, el cual se iría ejecutando metódica y paulatinamente.

Este es un nuevo triunfo para el proyecto chileno, agregando al ya obtenido en el Congreso de Ciudades de Gantes, lo que no nos extraña, pues los principios fundamentales técnicos y artísticos que sirven de base para estos problemas complicados de adelanto local, son los mismos en todos los países, y los que se dedican a su estudio tienen que llegar a conclusiones, más o menos parecidas en los puntos principales.

Insertamos a continuación la detallada e interesante exposición del arquitecto señor Coxhead, sobre el plano de transformación de Santiago que él ejecutó:

GENERALIDADES.—El problema de la planificación de Santiago, presenta numerosos puntos de interés y características dignas de estudio.

Santiago es conocido, en el día, no sólo por su importancia como capital de la República de Chile, sino también por sus variadas atracciones debidas: a los hermosos edificios públicos que posee, a sus parques y boulevares, a su clima delicioso y a sus recuerdos históricos.

Las ideas expuestas en este informe y en los planos que se acompañan, han sido originadas en el estudio detenido de todos los datos que para el fin perseguido, ha sido posible obtener extra-oficialmente. Dichas ideas, en consecuencia, más que consejos definitivos e invariables, son solamente sugerencias de carácter general para el futuro embellecimiento de la ciudad, como también para la satisfacción de necesidades de carácter más apremiante que ya se presentan a la consideración de la autoridad local.

Siendo Santiago la tercera ciudad de la América del Sur por su importancia y población, la que asciende a 400 mil habitantes, parece por demás justificado el ocuparse desde luego, de su mejoramiento y embellecimiento, que son cuestiones, éstas, de interés local y de dignidad nacional.

Hasta el presente, la población de Santiago, se ha desarrollado a lo largo de vías y calles fijadas, al parecer, sin plan definido y sólo obedeciendo a necesidades inmediatas.

Es manifiesta la conveniencia de orientar el desarrollo de las ciudades modernas siguiendo líneas definidas que obedezcan a un plan determinado, estudiado de antemano en vista de armonizar las necesidades del tráfico con la hermo-seadura e higienización de la ciudad.

En la actualidad Santiago, a pesar de tener edificios públicos de importancia, parques, plazas y avenidas hermosas, como el cerro Santa Lucía, el Parque Cousiño, la Quinta Normal y la Alameda, carece de arterias principales y grandes avenidas que den fácil acceso a los centros importantes y a los lugares públicos de recreo, distribuidas con arreglos a un plan general de embellecimiento de la ciudad: a la satisfacción de esta necesidad se dirige este proyecto.

Una ojeada al plano general de la ciudad de Santiago, revela las características principales, que tendría la ciudad en el futuro, a saber:

1.o Prolongación de la Alameda en línea recta hasta interceptar una avenida que correría a lo largo de la ribera sur del río Mapocho.

2.o Prolongación indefinida de la Alameda al este y al oeste.

3.o Introducción de una avenida principal, de norte a sur, que pasaría por el Palacio del Gobierno y por el centro cívico que se proyecta, (tal cual lo ha solicitado nuevamente el Comité de Urbanismo en este año).

4.o Avenidas radiales.

5.o Avenidas de circunvalación.

Este plano pone, igualmente, de manifiesto la posibilidad de establecer comunicaciones directas, en forma circular, dentro de la ciudad actual y más tarde, a medida de su crecimiento, se establecerían otras avenidas igualmente circulares.

CENTRO CIVICO, EDIFICIOS DEL GOBIERNO, ETC.

Con el fin de agrupar todos los edificios de Gobierno y previendo el espacio necesario para el futuro ensanchamiento de los mismos, se propone expropiar las 8 a 10 manzanas de la Moneda y del río Mapocho.

En este espacio se irían construyendo, a medida de las necesidades los edificios del Gobierno, de acuerdo con un plan determinado, de manera a formar un conjunto arquitectónico armonioso.

La Tesorería Fiscal se trasladaría eventualmente a un edificio adecuado que estaría situado frente al Palacio del Congreso Nacional.

Frente a los edificios del Gobierno se extendería hacia el Norte del río una avenida, que sería la arteria principal del barrio norte de la ciudad.

SISTEMA ARTERIAL Y DE CIRCUNVALACION

El plano general da una idea clara del sistema de avenidas de circunvalación propuesto, que ha sido estudiado en lo posible armonizando el embellecimiento con las necesidades del tráfico y la economía en las expropiaciones.

Es de primordial importancia de facilitar en lo posible la circulación expedita dentro de la ciudad, por razones de economía y comodidad.

Es igualmente importante que las avenidas principales estén dispuestas en círculos concéntricos, para fomentar el desarrollo simétrico y homogéneo de la ciudad en todo sentido, evitando de esta manera las congestiones de población en ciertos puntos y los vacíos en otros.

En el sistema de comunicaciones propuestos, tenemos:

1.o Dos arterias principales que cruzan el centro de la ciudad cortándose perpendicularmente, una de las cuales sería la Alameda y la otra sería una avenida norte-sur, que pasaría por el Palacio del Gobierno.

2.o Arterias radiales, que facilitarían la movilización en un sentido diagonal al través de la ciudad.

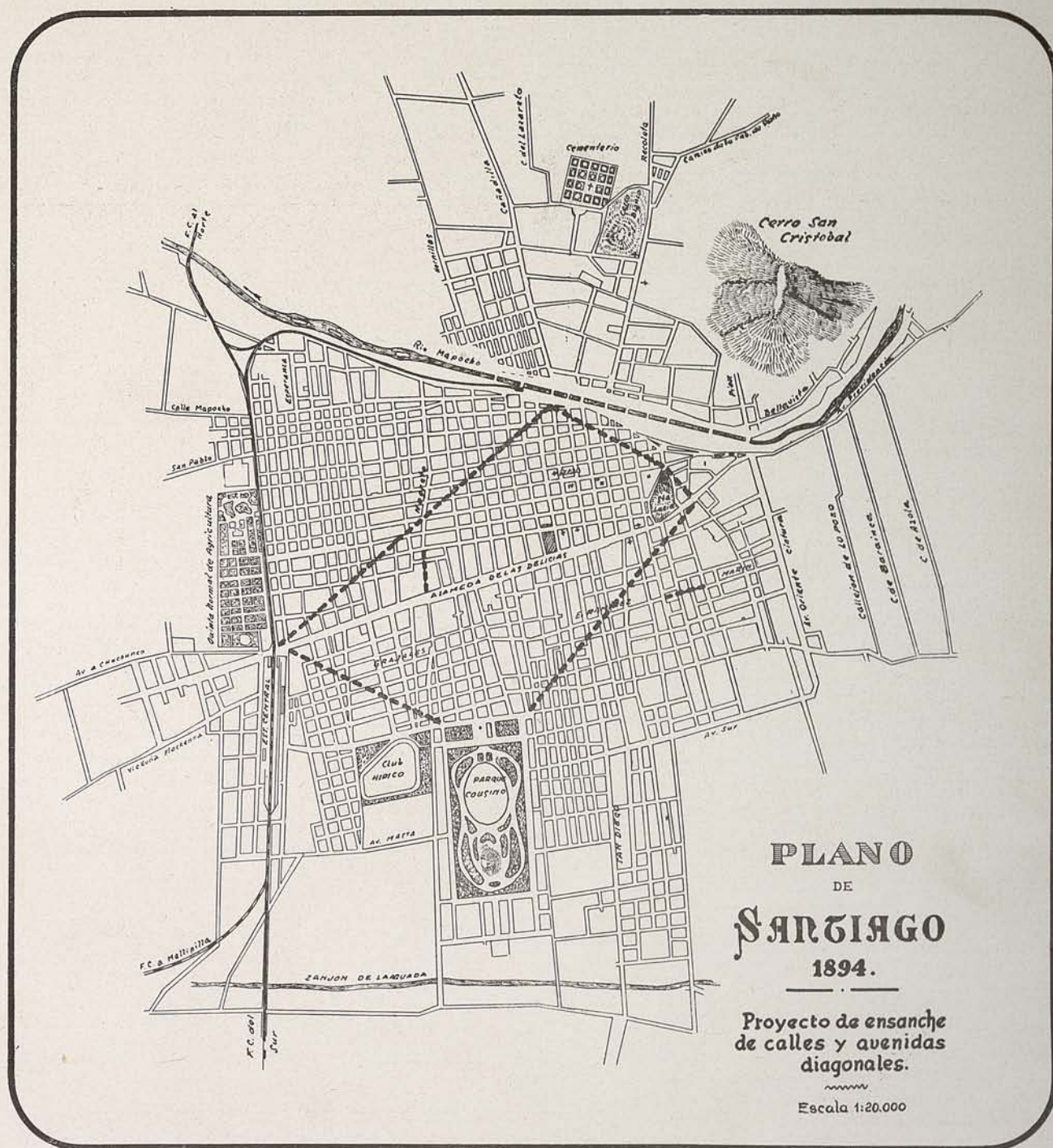
3.o Tres grupos de avenidas de circunvalación, arregladas en tres círculos o anillos concéntricos: uno interior, uno intermedio y otro exterior que uniría los distintos parques formando una cadena continua de los mismos.

El plan de comunicaciones propuesto, modificado de acuerdo con las necesidades que resulten de un estudio más detenido del problema, deberá adoptarse finalmente, en forma tal que prevea ampliamente las necesidades del futuro, y una vez comenzada su ejecución, deberá llevarse sistemáticamente, sin variar sus líneas generales.

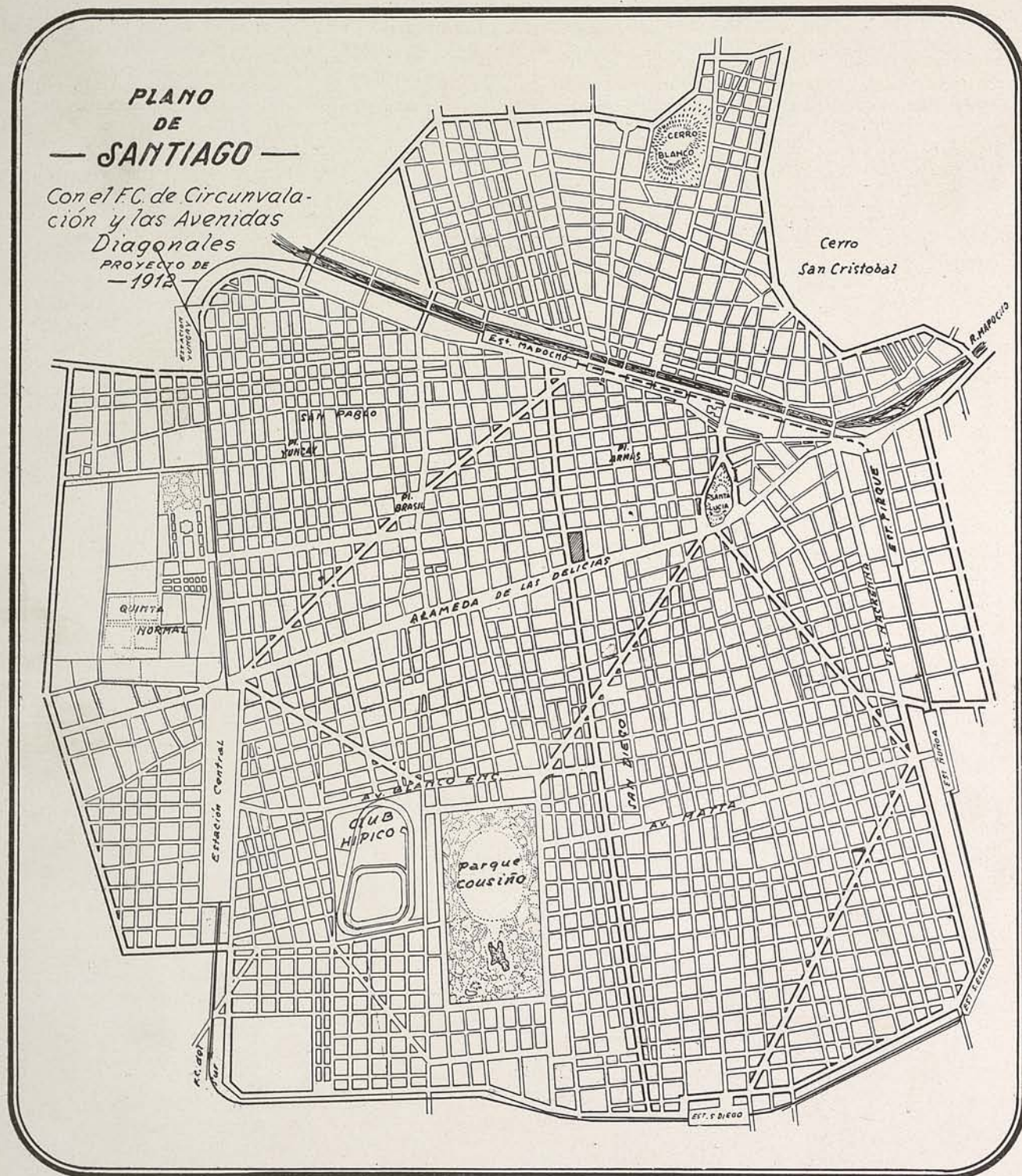
La Alameda de las Delicias, sin discusión es una avenida hermosa e imponente por sus proporciones y conjuntamente con el histórico Palacio de la Moneda, forman la base natural en que ha de apoyarse el sistema de avenidas y parques futuros. La prolongación indefinida de aquella, de este a oeste y la construcción de una avenida a lo largo de la ribera del río hasta intersectar a la Alameda, es el primer objetivo que debe tenerse en vista.

Estando el Palacio del Gobierno situado en el foco al cual concurren las avenidas de todo el sistema, como también la Gran Avenida norte-sur que forma el verdadero eje del mismo sistema, se nota que el Parque Cousiño queda fuera de dicha avenida, lo que es una desventaja y debiera tratarse, ya sea expropiando o por otros medios, de extender el Parque hacia el este hasta encontrar la referida gran Avenida norte-sur.

Se supone, naturalmente, que la fachada sur del Palacio del Gobierno será una obra arquitectónica de mérito.



N.º 4.—Proyecto del año 1894.
(2.º proyecto de transformación).



N.º 5.—Plano elaborado en 1912 por la
comisión mixta de Senadores y
Diputados. (3.er proyecto de
transformación).

to, pues será el edificio más conspicuo de la ciudad al cual tendrán vista y concurrirán todas las avenidas principales del sistema propuesto.

En segundo lugar de importancia, después del Palacio del Gobierno y Centro Cívico, vendrá el punto de intersección de la Alameda con la prolongación de la Avenida que correrá a lo largo de la ribera del río; este punto de intersección, por su ubicación, se prestará admirablemente para hacer de él una hermosa plaza pública.

Otra plaza semejante a ésta se proyecta en la Alameda, a igual distancia del Palacio de la Moneda, hacia el oeste; éste será un centro importantísimo debido a su proximidad a la estación de los ferrocarriles, de la futura Universidad y de la Quinta Normal.

Ambas plazas serán centros de gran importancia, serán igualmente hermosas y formarán, por decirlo así, las puertas oriental y occidental de la ciudad.

SISTEMA DE PARQUES

El plano propuesto provee la futura extensión de los parques actuales y la creación de otros nuevos. Se propone igualmente un sistema de avenidas, plantadas de árboles y jardines, que unirá los diferentes parques, formando una cadena continua que contribuirá inmensamente al embellecimiento e higienización de la ciudad.

El sistema propuesto de parques, al norte del río Mapocho, comprenderá: los cementerios, el cerro Blanco, el San Cristóbal, como también un nuevo parque que se plantará en el extremo nor-oeste de la ciudad, todos los cuales estarían unidos entre sí por una ancha avenida circular plantada de árboles y jardines que arrancando de la Plaza Estación recorrería el barrio norte ultra Mapocho, siguiendo las líneas de las calles existentes, para ir a terminar a la plaza oriente, a que nos hemos referido anteriormente.

Lo que llamaremos el sistema sur de parques, estaría formado; por el Parque Cousiño, la Alameda, el cerro Santa Lucía y las grandes avenidas plantadas de árboles del sistema radial y de circunvalación.

San Francisco de California, Junio de 1913.

Ernest Coxhead, architect.—Herst Building.

LA CUESTION EN EL SENADO

Por su parte el senador Sr. Ismael Valdés Valdés llevó la cuestión al Senado, una vez que se publicó este proyecto en la prensa.

En una de las sesiones celebradas por esta corporación expuso, "que la Municipalidad ha acordado hacer un reducido plano de Santiago, tomando como base el del señor Bertrand y completándolo con los nuevos barrios que se han ido agregando a la ciudad posteriormente al plano que levantó aquel distinguido ingeniero.

Cuando la Comisión Mixta de senadores y diputados se ocupó del proyecto de transformación de Santiago, tropezó

con el mismo inconveniente con que ahora se encuentra la Ilustre Municipalidad: la falta de un plano de la ciudad tal como está en el día y hecho a una escala que permita el fácil estudio de él, y naturalmente para obviar esta dificultad, encomendó al Jefe de la Oficina Municipal del Plano, que era entonces el ingeniero don Felipe Lazo, el indicado trabajo.

En las últimas sesiones que celebró la comisión, se presentó este plano, prolijamente hecho, con varios estudios hechos sobre el ancho de las calles, tomando en cuenta el más apropiado para cada una de ellas y con toda clase de indicaciones referentes al problema. Este plano hecho en dos ejemplares, quedó archivado, uno en la secretaría del Senado y otro en la de Diputados, con las indicaciones de transformación acordadas por dicha Comisión y que fueron la base del proyecto que el año pasado estuvo en tabla en la otra Cámara.

Acaso sería económico que en lugar de hacerse ahora un trabajo análogo se aprovechara el que existe, revisándolo tal vez en las actuales oficinas municipales antes de aceptarlo como propio.

Existe también sobre la mesa de la Municipalidad un proyecto elaborado por el comité de transformación de Santiago, que lleva la firma de varios ingenieros y vecinos de la ciudad. Este proyecto consiste en unir los diversos barrios por avenidas rectas que van de una plaza a otra, tomando en cuenta las estaciones del ferrocarril y otros puntos de gran tráfico.

El proyecto de la comisión de senadores y diputados como lo he dicho otras veces, sólo proponía como ensayo la construcción de un boulevard que rodeara la parte central de la ciudad, formando una línea poligonal que uniera los puntos de mayor comunicación.

Los dos sistemas obedecen a distinto plan: con las avenidas rectas de plaza a plaza se encamina o acumula en éstas el tráfico, que elimina después por las mismas avenidas. Los boulevares obedecen a distinto criterio: rodean la parte de la ciudad en que más se producen las congestiones de tráfico, de manera que los vehículos que tienen que ir de un barrio a otro en lugar de pasar por la parte más congestionada, dan la vuelta por el boulevard y continúan su camino sin haber atravesado la parte de la ciudad en que la viabilidad es lenta y difícil.

Después de presentados y discutidos estos dos proyectos, ha llegado a Chile el interesantísimo plano formado por el arquitecto norteamericano señor Ernesto Coxhead, a pedido de nuestro cónsul en San Francisco; este arquitecto ha revelado conocer a fondo el problema de transformación de las ciudades, ha tomado las avenidas del proyecto de los arquitectos y el boulevard del proyecto de la comisión, contribuyendo así doblemente a facilitar el tráfico dentro de la ciudad y ha tenido también otra idea que es de lo más moderno en materia de edificación: la de realizar avenidas curvas que presentan siempre muy hermosa vista, porque muestran mejor que las líneas rectas la arquitectura y elegancia de los edificios.

Una de las opiniones más autorizadas en materia de construcción o transformación de ciudades es, indudablemente, la del arquitecto alemán J. Stuben, autor de un interesante estudio sobre "La Construcción de Ciudades" y que ha dirigido la transformación y ensanche de muchas capitales alemanas y ha sido el consultor del plano de muchas otras.

Este distinguido ingeniero aconseja para las calles un ancho variable según el movimiento a que están destinadas, no olvidando aquéllas en que algún día habrá que instalar los ferrocarriles subterráneos.

Recomienda por cierto las plazas, parques y bosques, locales para ejercicios gimnásticos, etc., y lo que es aún más interesante, a más de recomendar las avenidas y los boulevares, insiste mucho en que deben alternarse las líneas rectas con las curvas, en las avenidas, boulevares, y plazas, como la mejor condición de la estética de las ciudades. Indica que vale más muchas plazas que pocas demasiado grandes, y busca a veces en la irregularidad el sentimiento artístico que desaparece en las soluciones excesivamente simétricas y rectilíneas.

Pues bien el proyecto del señor Coxhead contempla todas estas circunstancias para la transformación de Santiago, en la forma más feliz, toma lo mejor de cada proyecto y lo concilia en bien de la ciudad y en conformidad a las nociones más adelantadas al respecto. Desgraciadamente el plano de Santiago de que disponía este arquitecto era muy antiguo, de modo que no ha podido tomar en cuenta centros de tráficos que ahora existen y que no se pueden dejar de contemplar. Si quisiéramos prever el porvenir y tuviera el Gobierno y el Municipio alguna mezquina suma de dinero de que disponer, debería a mi juicio, emplearse una de estas dos soluciones:

1.a—Contratar al señor Coxhead para venir a Chile a imponerse de los antecedentes que no ha podido conocer, y

hacer en su interesante estudio las modificaciones del caso, para que fuera el plano definitivo de la ciudad, con la seguridad de que el gasto resultaría muy justificado.

2.a—Abrir un concurso mundial para el mejor plano de la ciudad, poniendo a disposición de nuestros cónsules todos los antecedentes del caso.

Yo sigo creyendo que habría sido más práctico realizar como muestra un proyecto más sencillo, una avenida, por ejemplo, en que coinciden todos los planos, para suavizar en vez de acumular las resistencias que todo lo nuevo encuentra; pero este asunto ha tomado ya tal amplitud que habrá que abarcar el problema en su conjunto aún en una pequeña parte. Siendo así, hay tiempo para los estudios y procedimientos a que me he referido.

Gastemos, pues, un poco de dinero para estudiar bien esta cuestión, que habrá de tener influencia mientras dure la ciudad ya que seguramente, dispondremos de algunos años antes de que se ponga mano a la obra.

Si el primer alcalde de Santiago se pusiera de acuerdo con el señor Ministro del Interior, llegarían fácilmente sin duda a un resultado útil y práctico.

Carlos Carvajal M.

(Concluye en el próximo número).

La transformación de Santiago

por Carlos Carvajal M.

(Continuación)

Ver la primera parte en nuestro
número especial 6/7

VI Proyecto de Transformación

A pesar de la gran campaña que se hizo, no fué posible conseguir la aprobación del Congreso Nacional a ningún proyecto, ni aún al proyecto sencillo que elaboró una comisión mixta de diputados y senadores, municipales, y vecinos, nombrada en 1915 por el recordado alcalde de Santiago Sr., Ismael Valdés Vergara quien activamente trató en vano de conseguir su aprobación.

Ninguna ley se ha podido dictar hasta la fecha y Santiago ha ido creciendo en la mayor anarquía y tan desmesuradamente que hoy en día abarca con las comunas sub-urbanas anexas a la ciudad una superficie de 8.000 hectáreas capaz de contener mas de dos millones de habitantes y como actualmente apenas suben de 620.000 habitantes resulta una densidad de 77 habitantes por hectárea lo que es una enormidad y no hay fondos dispuestos para urbanizar la ciudad ni para efectuar los servicios municipales más indispensables.

Si se agrega además que todas las calles de Santiago se han seguido ensanchando paulatinamente dejando esas famosas entrantes y salientes, lo que ya cuesta cientos de millones de pesos, que no hay una ley que reglamente y limite la formación de poblaciones de Santiago y comunas sub-urbanas, para que guarden armonía con el desarrollo futuro de la ciudad, que no hay normas especiales edilicias de división en zonas para que así las comunas sub-urbanas no pierdan jamás el carácter de ciudades jardines por medio de la limitación de la parte edificada de cada propiedad, por ejemplo hasta la tercera parte del terreno; que las fábricas esten ubicadas en el sector poniente y nor-poniente de Santiago, que es la dirección contraria a los vientos reinantes, que se señalen zonas residenciales, de barrios tranquilos sin tráfico, ni molestias de ninguna especie.

Todos estos graves problemas edilicios y muchos otros están aún sin resolver en Santiago y con tal motivo es de absoluta necesidad obtener a la mayor brevedad una ley de urbanización como se ha pedido tantas veces, y, nuevamente en 1925, el activo alcalde Dn. Luis Phillips presentó un extenso proyecto de transformación y al remitirlo al Supremo Gobierno expuso que se imponía su aprobación con la fuerza incontenible de las cosas que tarde o temprano habrán de realizarse.

El proyecto consta en sus líneas principales de cuatro partes a saber:

1.a Parte.—Transformación y ensanche de calles. En este capítulo se suprime el ancho mínimum de 15 mtrs., de la ley actual y se fijan diversos anchos según el tráfico de las calles y solo en las partes más indispensables. La Junta de Transformación, que se crea en este proyecto, tiene a su

cargo la determinación de los sectores y sus anchos mínimos.

2.a Parte.—Trata de la parte financiera y medidas legales para obtener los ensanches. Es decir se procedería a ensanchar las calles designadas simultáneamente y por un sólo lado, para así evitar el período de transición con sus inconvenientes.

3.a Parte.—Trata sobre el trazado de las nuevas diagonales para facilitar el tráfico y acortar las distancias entre los puntos principales de gran movimiento.

4.a Parte.—Trata sobre la financiación del proyecto basado en el lanzamiento de 200 millones de pesos en bonos.

Con estos 200 millones se trazarían las cuatro primeras avenidas del proyecto y que son:

1.o Circunvalación del Santa Lucía;

2.o Diagonal de Alameda con Carmen hasta Diez de Julio, entre Vicuña Mackenna y General Bustamante;

3.o Nueva Avenida desde la Alameda al Llano Subercaseaux, entre las calles de Gálvez y Nataniel, frente al Palacio de la Moneda en proyecto; y

4.o Nueva Avenida, de las Delicias entre Chacabuco y Maipú, hasta Teatinos y Mapocho, pasando por plaza Brasil,

Se financiará el proyecto adquiriendo desde luego las propiedades que hubieran de ser necesarias para la construcción de las avenidas en proyecto, pagando su valor por medio de un empréstito que puede obtenerse en muy favorables condiciones, cuyo servicio se haría con la renta o arrendamiento que hubieran de producir las propiedades adquiridas.

Tomando en cuenta que esa renta es por lo general superior al 8%, el servicio del empréstito sería seguramente bastante menor y no habría dificultad alguna para su servicio. Hechas estas adquisiciones quedaria la Municipalidad habilitada para abrir las avenidas en terreno propio cuando el monto pareciera oportuno.

Estima conveniente, para la practicabilidad del proyecto, que se comience la obra por partes, dejando a las generaciones futuras el desarrollo del plano y su término. Fundado en esta idea la H. Junta de Vecinos ha propiciado tan solo la apertura de las 4 avenidas indicadas, expongo a continuación los artículos más importantes del proyecto de ley presentado por la H. Junta de Vecinos, el que fué aprobado en Sesión de 7 de Agosto, de 1925.

El recinto urbano de Santiago queda limitado a unas 4 mil hectáreas, como se vé en el artículo 1.o que dice como sigue:

El recinto urbano de Santiago quedará limitado por las siguientes calles, avenidas y líneas:

Por el Norte: una línea que parte del puente del Ferrocarril del Norte y sobre el río Mapocho y siga por la ribe-

ra Norte de este río hasta el puente Manuel Rodríguez; desde este puente por la avenida Fermín Vivaceta hasta la Avenida Hipódromo Chile; por esta Avenida hasta la Plaza Chacabuco, desde esta Plaza, por la Avenida Santa Laura hasta el callejón del Guanaco; por el callejón del Guanaco hasta la calle Robles; por esta calle hasta el camino del Salto; por este camino hasta la intersección con la Avenida Valdivieso; por las calles Inés de Suárez y Unión y su prolongación hasta el canal del Carmen y siguiendo por la orilla de este canal hasta enfrentar la calle San Gabriel de la Comuna de Providencia, y por la ribera sur del río y actual tajamar hasta la avenida Condell.

Por el Oriente, Sur y Poniente, los límites comunales.

Todas las propiedades que tengan frente a las calles y avenidas que se indican como límite del recinto urbano de Santiago quedarían incluidas en él; el límite exacto será fijado por la Municipalidad y se trazará por el Departamento de Obras Municipales en el plano respectivo tomando en cuenta los deslindes de las propiedades afectadas.

Art. 2.º.—La construcción de edificios, aberturas, trazado, ensanche, unión, prolongación o rectificación de calles, avenidas, plazas y paseos públicos como asimismo la formación de parques y jardines en la Ciudad de Santiago, se sujetarán a las disposiciones de la presente ley.

Art. 3.º.—La anchura mínima de las calles de la ciudad será de 10 metros medidos entre las líneas de construcción de ambos lados.

Art. 4.º.—Las calles conservarán su ancho actual siempre que sea de 10 o más mts., salvo las que se enumeran en el art. 54 y aquellas que se acuerde ensanchar posteriormente.

Art. 5.º.—Los ensanches de las vías urbanas indicados en los arts. 4.º y 54 se harán paulatinamente, a medida que los propietarios soliciten permiso para edificar, salvo en los casos de transformación inmediata, contemplados en los artículos 24 y 25.

Art. 6.º.—El ancho de las calles que se abran o prolonguen lo fijará la Municipalidad y no podrá ser menor de 15 mts., (talvez sea demasiado en las calles de poco movimiento).

Art. 7.º.—Se abrirán las avenidas, parques, paseos, y plazas enumeradas en el art. 54 las que en su construcción se sujetarán a las reglas que en esta ley se indica.

Art. 8.º.—No se podrá proceder a la formación de nuevos barrios dentro de territorios de Santiago y comunas circunvecinas por medio de la división de propiedades o de su venta en sitios, sin que los interesados hayan sometido previamente a la aprobación de la Municipalidad el plano respectivo, procediendo de acuerdo en todo con las disposiciones del artículo 26 (25) apartado 1.º de la Ley de Organizaciones y Atribuciones de Municipalidades.

Art. 9.º.—Créase con el nombre de Consejo de Transformación de Santiago una Comisión encargada de informar y proponer a la Municipalidad las ampliaciones y modificaciones y trazados de las calles, paseos, plazas y avenidas que se abran, prolonguen o formen en la capital.

Art. 10.º.—Este Consejo será formado por el Director de Obras Municipales que lo presidirá y de cuatro delegados nombrados por cada una de las instituciones siguientes: Instituto de Ingenieros, Asociación de Arquitectos, Consejo de Bellas Artes, y Dirección de Sanidad (convendría agregar un agrónomo, especialista en parques y jardines).

El secretario de este Consejo será el Jefe de la sección Plano de Santiago.

Art. 11.º.—Corresponde también a este Consejo la aprobación del trazado, ensanche, prolongación y apertura de calles, plazas, avenidas y paseos públicos dentro del territorio de las comunas circunvecinas (muy importante, ninguna Autoridad debería disponer de los terrenos de uso público).

Art. 15.—En las calles contempladas en esta ley, que deben ensancharse o prolongarse y en aquellas que se acuerde posteriormente, no podrá hacerse más obras en los edificios que las destinadas exclusivamente a su conservación y aseo.

Art. 17.—Las esquinas de todo edificio cuyo ángulo sea inferior a 120.º serán ochavadas y su largo no podrá bajar de seis mts. (talvez hasta 8 mts., en calles de mucho tráfico para evitar accidentes).

Art. 19.—No se podrá hacer o modificar obra ni edificio alguno sin autorización del Jefe del Poder Local.

Art. 21.—La Municipalidad fijará normas de edificación, tanto en lo que se refiere a la seguridad, comodidad, higiene y estética de los edificios como a su altura en relación con las calles y avenidas en que se construyan.

Art. 34.—Para la formación de las avdas., que se enumeran en el artículo 54 se expropiará una faja de terreno cuyo ancho mínimo será de 100 mts., de los cuales se destinarán treinta mts., a la formación de la misma avenida y el resto se compartirá en dos zonas para ser vendidas en subasta pública.

Se entenderá que forma parte de la faja expropiada el total de los predios afectados por la expropiación.

Art. 35.—La Municipalidad podrá delegar la facultad que le confiere el artículo precedente en alguna sociedad o compañía en las condiciones que ella fije en cada caso particular.

Art. 36.—Para las aperturas o prolongaciones de calles queda facultada la Municipalidad para expropiar la faja necesaria para ello o bien aplicar las reglas fijadas en el artículo 34, reduciendo la faja de expropiación a sesenta y cinco mts., si el ancho de la calle fuera de quince mts., aumentando el ancho de dicha faja en tantos mts., como se aumente el ancho de la calle por abrir o prolongar.

Art. 38.—Constituirán los fondos para la transformación Santiago:

1.º) Los fondos provenientes de un impuesto de 1% de las cantidades invertidas en las construcciones de los edificios;

2.º) Los fondos provenientes del 1/2 % de los presupuestos de construcciones, como derechos por revisión de planos;

3.º) De la mitad de la contribución de la renta. 1.ª categoría, que percibe el Fisco por los predios ubicados dentro del territorio comunal de Santiago;

4.º) Las multas que se cobren por infracciones a las disposiciones de esta ley y a las ordenanzas y reglamentos de edificación que dicte la Corporación Municipal;

5.º) El producto de un impuesto anual de 50 centavos por decímetro cuadrado o fracción, de la superficie ocupada por los avisos o anuncios fijos hechos en planchas, tableros, carteles o letreros de toda especie y que sean colocados en la vía pública.

5.º) Se exceptúan de este impuesto los avisos luminosos, que deberán someterse a las condiciones que fija el reglamento respectivo;

6.º) El sobrante de los fondos provenientes de la venta autorizada por los arts. 30, 34 y 36 y demás de esta ley; después de pagados los intereses y amortización de los empréstitos a que están destinados esos fondos;

7.º) Un impuesto adicional de 50% sobre la contribución a la renta. 1.ª categoría, que deberán pagar los sitios eriazos que estén ubicados dentro del recinto urbano de Santiago;

8.º) De un impuesto adicional sobre la contribución a la renta 1.ª categoría, que deberán pagar las propiedades edificadas de un piso (muy importante).

De un impuesto de \$ 10 por cada puerta o vidriera de locales destinados a negocios de cualquiera naturaleza que sea y que pagará el dueño del negocio.

De una contribución que pagará todo propietario que obtenga permiso para colocar andamios y cierros provisorios que será por mts. y por día. Con el producido por el impuesto de dación de línea para edificar que será de \$ 200 en la primera zona; \$ 100 en la segunda y \$ 50 en la tercera. Con el producido por un impuesto por certificados de avalúo igual a dos veces el que fija el Decreto-Ley N.º 1269, del 26 de Mayo de 1925 sobre la renta.

Con el producido por cualquier certificado que dé el Departamento de Obras Municipales y que tendrá un valor de; \$ 20 en la primera zona; \$ 10 en la segunda, y \$ 5 en la tercera.

Con el producido por un impuesto de obras voladizas, como balcones, bowindo, marquesinas, etc., que será de \$ 20, \$ 10 y \$ 5 por mts., y por año en la primera, segunda y tercera zona, respectivamente (muy importante). Con el producido por un impuesto por mantener cerrado el frente de propiedades en terrenos destinados a la vía pública y que será de \$ 10, \$ 5 y \$ 1 por mt., y año y en cada una de las zonas en que se ha dividido la ciudad por esta ley.

Los fondos que se perciban en conformidad con las prescripciones de esta ley ingresarán a la Tesorería Municipal, la que abrirá una cuenta especial de Transformación de Santiago.

El saldo que resultare al fin de cada ejercicio financiero en la cuenta "Transformación de Santiago" pasará a incrementar los fondos del año siguiente de esta misma cuenta.

Art. 47.º.—Para los efectos de las contribuciones establecidas en esta ley, la ciudad de Santiago se dividirá en tres zonas:

La primera zona estará limitada por la Calle Cumming y San Miguel por el Poniente; por el Norte el Río Mapocho hasta Plaza Italia y por el Sur la Avda., de las Delicias.

Las propiedades ubicadas en cualquiera de los costados de las calles: Dieciocho, Ejército Libertador, Avenida de las Delicias desde Plaza Baquedano hasta Plaza Argentina, Avenida República, Avenida España, Avenida Vicuña Mackenna desde Plaza Baquedano a Avenida Matta y en las Avdas., que se abran, quedan incluidas en la primera zona.

La segunda zona se compondrá de tres sectores: el primer sector limitará con las calles Matucana desde Plaza Argentina hasta Estación Yungay, por Avda., Centenario desde Estación hasta Avda., Cumming, por esta última avda., hasta Avda. de las Delicias y por esta última hasta Plaza Argentina; el segundo sector se limitará con la Avda., de las Delicias desde Plaza Baquedano hasta Plaza Argentina, por Exposición desde esa Plaza hasta Avda., Blanco Encalada y por esta Avda., hasta San Ignacio, por esta calle hasta 10 de Julio y por esta Avda., hasta Vicuña Mackenna y por Avda., Vicuña Mackenna hasta Avda., de las Delicias; el tercer sector limitará con el río Mapocho desde Fermín Vivaceta hasta Pío IX, por esta calle y su continuación por Dominica hasta Recoleta y por esta Avda. hasta Avda., Valdivieso y desde el cruce de Avda., Recoleta con callejón de la Unión y por este último su continuación por Panteón y Bezanilla hasta Avda., Fermín Vivaceta y por esta última Avda., hasta el río Mapocho.

Las propiedades ubicadas en la calle de San Diego, entre las Avdas., Diez de Julio y Franklin; la Avda. Independencia entre Panteón y Plaza Chacabuco inclusive, quedan incluidas en la 2.º zona.

La tercera zona comprende el resto de la ciudad.

Para los efectos del pago de los derechos y contribuciones que establece la presente ley las propiedades con frente a una vía que sirva de límite a dos zonas, pertenecerán a la de mayor categoría.

Art. 54.—Las calles a que se refiere el art. 4.º son las siguientes: Claras, 21 de Mayo, Ahumada, Puente, Bandera,

Esperanza, San Francisco, desde Delicias hasta Avda. Matta, Santa Rosa, desde Delicias hasta Diez de Julio, Arturo Prat desde Delicias hasta Avda. Matta, Santa Filomena, Esmeralda, Rosas, desde 21 de Mayo hasta Brasil, Santo Domingo, desde Parque Forestal hasta Avda. Matucana, Montañas, Catedral hasta Cumming, Merced Compañía hasta Brasil, Huérfanos, Agustinas, desde San Antonio hasta Avda. Cumming, Moneda desde San Antonio hasta Brasil, Nuble, Victoria, desde Vicuña Mackenna hasta San Diego y Copiapo, desde San Ignacio hasta General Bustamante.

A todas las calles indicadas en el inciso anterior, se le dará un ancho mínimo de 15 mts.

A la calle Mapocho se le dará un ancho mínimo de 25 mts. desde Amunátegui hasta Matucana. A (Sama) General Mackenna, un ancho mínimo de veinte mts.

A San Pablo desde 21 de Mayo hasta Avda. Brasil un ancho mínimo de 20 mts. A la unión de Rancagua con Egaña, Alonso Ovalle y Manuel Montt el ancho mínimo de dieciséis mts., setenta cms. que es el ancho actual de Manuel Montt.

A la calle de Grajales, uniéndola con Rosales, Eleuterio Ramírez, Root, Jofré, un ancho mínimo de 16 mts. setenta cms.

A la calle de Santa Isabel desde Avda. General Bustamante hasta Carmen, un ancho mínimo de veinte mts.

A la calle Las Heras, un ancho mínimo de 16 mts. setenta cms.

A la Avda. Diez de Julio un ancho mínimo de 20 mts.

A la calle San Miguel, desde Agustinas hasta Delicias un ancho mínimo de veintitres mts.

A la calle de Teatinos, un ancho mínimo de veinte mts.

Las Avdas, paseos, parques, plazas a que se refieren los arts. 7, 34 y 36 son las siguientes:

Se completará con el nombre de Avda. Forestal Centenario, la actual vía de comunicación que corre paralela al Canal del Mapocho por su lado Sur, desde la calle de Miraflores hasta el Puente de Manuel Rodríguez, debiéndose darle un ancho de 100 mts. desde el borde de el Muro de la canalización, dejando dentro de esta faja la Estación Mapocho.

Al efectuar la canalización del Mapocho, desde el Puente Pío IX hacia el Oriente, los terrenos que quedan entre el nuevo muro Sur de la canalización y el actual, llamado Tajamar, se destinarán a la prolongación del Parque Forestal.

Desde el Puente Manuel Rodríguez hasta la Estación Yungay, los terrenos comprendidos entre el borde sur de la canalización y la línea del Ferrocarril del Estado, quedaran destinados al paseo conocido con el nombre Parque Centenario, para cuyo efecto se harán las expropiaciones necesarias y se destinará una faja de 20 a 25 mts. de ancho medidas al Sur del cierre de la línea férrea, a la continuación de la Avda. Forestal-Centenario hacia el Poniente.

Se ensanchará la Plaza Almagro hasta la calle Nataniel.

Se formará una Plaza en la manzana comprendida entre las calles de Independencia, Cruz, Rivera y Maruri.

Otra en la manzana Torreblanca, Juan Miranda, Andes y Martínez de Rosas. Se ensanchará la Plaza Manuel Rodríguez, debiendo ocupar los terrenos comprendidos por las calles de Grajales, Sazié, Echaurren y Campo de Marte.

Se ensanchará la Plaza Freire hasta Argomedo, Santa Isabel, Maestranza y Freire, ensanchando el costado Poniente de esta última hasta Santa Isabel.

Se aislará el cerro Santa Lucía, para lo cual se expropiarán las propiedades ubicadas entre éste, la Alameda de las Delicias y calle del Cerro.

Se prolongará la Avda. Portales desde Cueto hasta Avda. Cumming. Se ensanchará a 32 mts. la calle de Agustinas, desde San Antonio hasta Avda. Santa Lucía.

Se rectificará la Avda. de las Delicias, ensanchándolas

hacia el Sur, entre las calles de París y San Francisco.

Se abrirán las siguientes Avdas:

- 1) Una Avda. de circunvalación del Cerro Santa Lucía por el costado Oriente. Avenida que se prolongará desde la calle Merced hasta el Parque Forestal, y otra por el costado Poniente del Cerro.
- 2) Una Avda. desde la Alameda de las Delicias entre las calles Gálvez y Nataniel hasta el Llano Subercaseaux, expropiando hasta Avda. Matta los predios que quedan al Oriente de Gálvez y al Poniente de Nataniel.
- 3) Avda. de las Delicias esquina con Carmen hasta Avda. Diez de Julio entre Vicuña Mackenna y General Bustamante.
- 4) Avda. de las Delicias entre Chacabuco y Maipú hasta Teatinos y Mapocho, pasando por la Plaza Brasil.
- 5) Una Avda. desde esquina de Moneda con Miraflores hasta la calle de 21 de Mayo entre Santo Domingo y Rozas y desde ese punto hasta Bandera esquina de Mapocho.
- 6) Avda. de las Delicias esquina de San Isidro hasta San Diego entre Eyzaguirre y Cóndor.
- 7) Avda. desde Nataniel entre Cóndor y Eyzaguirre hasta Blanco Encalada entre Castro y Dieciocho.
- 8) Avda. desde Nataniel entre Cóndor y Eyzaguirre hasta Delicias esquina de Carreras.
- 9) Avda. desde San Diego entre Cóndor y Eyzaguirre hasta Plaza Bogotá y desde esa Plaza hasta Avda. Santa Elena esquina de Franklin.
- 10) Avda. desde 10 de Julio entre Vicuña Mackenna y General Bustamante hasta San Diego entre Bío-Bío y Placer.
- 11) Avda. San Diego entre Bío-Bío y Placer hasta Exposición y Antofagasta.
- 12) Avda., entre Antofagasta y Exposición hasta Delicias y Campo de Marte.
- 13) Avda. entre Delicias y Meiggs hasta Blanco Encalada y Benavente.
- 14) Avda. de Mapocho, esquina Matucana y Plaza Yungay.
- 15) Avda. que una las Plazas de Yungay y Brasil.
- 16) Avda. desde Brasil, esquina de Huérfanos hasta Delicias con Teatinos.
- 17) Avda. desde Pío IX con Bellavista hasta Fermín Vivaceta con Hipódromo de Chile.
- 18) Avda. desde Hornillas esquina de Avda. Santa María hasta Santos Dumont esquina de Avda. La Paz.
- 19) Avda. Ricardo Santa Cruz, de Carmen a Arturo Prat.
- 20) Avda. desde Panteón esquina de la Paz hasta Avda. Recoleta esquina de Avenida Valdivieso.
- 21) Avda. de Circunvalación en el faldeo del San Cristóbal desde Pío IX hasta Santos Dumont.

Art. 55.—Se autoriza al Presidente de la República, para invertir hasta la suma de seis millones de pesos en la compra de un terreno y construcción de los edificios necesarios para Cárcel de Detenidos y Procesados, Juzgado de Crimen, Personal de Policía dedicado a la Pesquisa de delitos y de la guardia de Seguridad.

Los terrenos que actualmente ocupan la Cárcel Pública y Cuartel de San Pablo, entre las calles de Teatinos, Amunátegui, San Pablo y Avda. Forestal-Centenario con escepción de los destinados a dar a las calles General Mackenna y la última, el ancho que se establezca, se hijuelarán y se venderán en pública subasta y el producto se destinará a la amortización de los bonos emitidos, para las obras de que trata este artículo.

Se autoriza al Presidente de República para emitir en el país bonos del Estado con el objeto de obtener los fondos necesarios que se requieran para la construcción de estas obras.

Art. 56.—Sin perjuicio de lo establecido en el art. precedente, se abrirá desde luego la Avda. Forestal Centenario entre las calles de Teatinos y Amunátegui, con el ancho establecido, para cuyo efecto la Cárcel Pública entregará los terrenos necesarios.

Art. 57.—Se autoriza a la Municipalidad de Santiago para contratar empréstitos garantidos por el Estado hasta por la suma de doscientos millones de pesos en bonos y con el interés y amortización que lo acuerde, destinados a la adquisición de los terrenos necesarios para la formación de las avenidas, plazas y paseos contemplados en el artículo 54.

Art. 58.—No se podrá proceder a la formación de otras avenidas que las especificadas en el artículo 54 y signadas con los números 1, 2, 3 y 4, mientras éstas no estén entregadas al tránsito público, salvo las que se hagan por delegación en conformidad al artículo 35.

Art. 59.—Después de adquiridas las propiedades destinadas a la formación de avenidas, y mientras se procede a abrirlas, la Municipalidad podrá arrendarlas, destinando su producido al servicio de los empréstitos contratados.

Art. 60.—La mitad de la contribución a la renta 1.ª categoría que percibe el Fisco dentro del territorio comunal de Santiago, deducido lo establecido en el artículo 38, será recaudada por la Municipalidad y destinada al pago del alumbrado público.

Art. 61.—Quedan derogadas las leyes número 2203, la de 25 de Junio de 1874, y las demás que contengan disposiciones que modifiquen o sean contrarias al presente decreto-ley.

(Fdo.) Luis Phillips H. Alejandro Montt-Secretario



No. 7 — Proyecto de transformación de Santiago elaborado por Mr. Ernest Coxhead, Arquitecto. — San Francisco, Cal. E. U. de A.

He copiado, casi íntegro, el importante proyecto de ley presentado, por la Alcaldía de Santiago, lo que justifica el plano de transformación de los arquitectos, que fué considerado grandioso, siendo en realidad inferior tanto en el número de avenidas como de plazas que son necesarias en nuestra capital; pero tampoco ese proyecto fué aprobado, debido tal vez al empréstito de 200 millones de pesos que solicitaba el alcalde.

Esto ha sido la causa precisa porque no se despacharon los proyectos anteriores de transformación, por cuyo motivo en el de los arquitectos no figura taxativamente ninguna avenida, sino que se deja al Consejo ó Instituto de Urbanismo la autorización para solicitar su ejecución al Presidente de la República cuando las necesidades del tráfico lo exijan y que pueda financiarse sin gravamen apreciable para la ciudad.

La idea del Alcalde sr. Phillips era lógica porque deseaba adquirir, desde luego, todas las propiedades comprendidas en las zonas de expropiación de las cuatro primeras avenidas que figuran en ese proyecto; con cuyas entradas se serviría el empréstito y la que se irían ejecutando paulatinamente sin introducir, crisis de casas, de materiales y de obras de mano.

La autoridad municipal se dió cuenta perfecta que Santiago necesita tener su plano regulador de la ciudad que consultare todas las necesidades presentes y futuras y para evitar el pago del mayor valor que tomarían después las propiedades con las grandes obras que se están haciendo propuso la adquisición inmediata de aquellas, que se irían vendiendo a medida que se hicieran las avenidas y así el mayor precio obtenido con los terrenos sobrantes, ya más valorizado ayudaría, en gran parte, a pagar su costo.

La idea, en sí, es muy buena y su fundamento es perfectamente comercial; pero el Gobierno no pudo comprometer demasiado el crédito del Estado en vista del elevado monto del empréstito de 200 millones de pesos, necesario para esas expropiaciones.

¿Cómo resolver la cuestión? El Ex. Ministro del Interior, Sr. Don Guillermo Edwards Matte, que es un financiero de mucha experiencia, propuso al Sr. Presidente del Comité Central de Urbanismo, Don Alberto Mackenna, en la conferencia que tuvo con aquel para pedirle la ley de transformación de Santiago; la solución de no dar permiso de edificación ni de reparación, a las propiedades que pudieran ser afectadas por alguna futura expropiación en trazado de las nuevas calles y avenidas que consultare el plano regulador. De este modo la municipalidad sólo entraría a pagar el valor de edificios viejos y aunque el terreno costare más, el aumento de las contribuciones con la mayor valorización general ayudaría en mucho a pagar las expropiaciones.

De este modo se evita un gran empréstito y solamente sería menester los fondos estrictamente necesarios para el pago de las expropiaciones parciales en aquellos casos urgentes de edificios que deben expropiarse por su estado ruinoso y antihigiénico. En verdad que quedarían muchas propiedades sin transformarse o edificarse; pero lo mismo resultaría si aquellas pasasen al poder de la municipalidad ya que a esta tampoco le convendría reconstruirlas porque tendrían que ser destruidas para el trazado de alguna nueva calle o avenida.

Parece que esta es la solución más acertada que vendría a obviar ese gran inconveniente, que ha detenido la aprobación de esa ley tan necesaria para reglamentar y regular el recinto urbano y su futuro ensanche.

Algunos intereses particulares, por respetables que sean, tal vez puedan considerarse lesionados en sus expectativas porque se limita el uso de sus propiedades; pero ante el nuevo concepto jurídico de la función de aquellas, el interés co-

lectivo prima sobre al particular; pero naturalmente abonándosele el justo valor de lo que le pertenece.

Este principio moderno de jurisprudencia está consagrado en la mayoría de los países como también en nuestra nueva Constitución Política; se amparan los derechos de todos y nadie puede ser desposeído de lo que le pertenece, sin recibir su justo precio, en el momento que lo necesitare, la colectividad, representada por la autoridad local.

EL INSTITUTO TECNICO DE URBANISMO

Antes de terminar habría sido conveniente estudiar el informe presentado por el eminente urbanista francés M. Jacques Lambert sobre los diferentes puntos más importantes que deberían considerarse en los problemas urbanistas de nuestra capital y en ese sentido hice gestiones; pero se me ha informado, que por la premura del tiempo, lo que efectuó el sr. Lambert, no fué propiamente un proyecto de transformación que pudiera considerarse como tal; sino fué, en realidad, un estudio generalizado de las diferentes faces que interesan y sería necesario abarcar, a juicio de M. Lambert en cualquier proyecto definitivo de transformación, lo que efectuaría la dirección de obras municipales a quien correspondiera traducir y contemplar el posible grado de aplicación de las ideas del sr. Lambert a nuestra planta de ciudad con los detalles del caso.

El estudio del sr. Lambert ha sido acompañado de una serie de bosquejos o croquis lijeros que ilustran cada cuestión que trata él en su informe y de este modo no sean útiles darlos a conocer, a juicio de la Dirección de Obras Municipales; y tal vez, pensándolo mejor conviene mantener en reserva los proyectos oficiales hasta que sean aprobados para evitar las especulaciones e influencias de los intereses creados como pasa en toda obra de adelanto local.

Es verdad, que en otros países, principalmente en Alemania y Estados Unidos, los problemas de mejoramientos de ciudades son estudiadas por todas las entidades científicas del ramo y el público todo discute dichos proyectos, de todos los puntos de vista, haciendo sanas observaciones que la prensa diaria y profesional acoge y apoya muchas veces, ya que se trata de asuntos de gran interés para el bienestar de la ciudad entera. Así los Consejos o Institutos de Urbanismo, corporaciones técnicas e independientes, formados por los más capacitados, que son los llamados a resolver estas cuestiones, adoptan resoluciones que son las resultantes de las ideas expuestas en favor de la ciudad; evitando que puedan ejercerse la influencia de los caudillos y de los dirigentes por más respetables que sean.

Desgraciadamente en Chile no tenemos aún en la Administración Pública un organismo técnico que venga a llenar estas necesidades, por ese motivo un grupo de personas entusiastas han formado un Comité Central de Urbanismo, destinado a coadyuvar desinteresadamente, a la labor de las autoridades locales en la ardua resolución de tantos problemas edilicios.

Creemos que en la ley de urbanismo, que se presente al Congreso debe crearse ese organismo técnico tanto más necesario ahora que se tratará de la inversión del empréstito de más de 100 millones de pesos destinados al mejoramiento de las principales ciudades de Chile y así ese organismo técnico podrá resolver y estudiar los proyectos respectivos para mejor inversión de esos fondos.

En el proyecto de ley que se adjunta al final de este estudio, se consulta la creación de un consejo o instituto de urbanismo, el que estaría en activa correspondencia con organismos similares de otros países para que la experiencia de los más eminentes urbanistas de todo el mundo, puedan servir, adaptadas a nuestras modalidades, a la mejor solución de los problemas edilicios de las ciudades chilenas.

Es verdad, que en la actualidad todos los municipios del país están a cargo de Juntas de Vecinos y de personas honorables y entusiastas y como; al mismo tiempo, el supremo Gobierno ejerce un control efectivo no sería de temer, por ahora, que pudieran haber tropiezos graves en el manejo de esos fondos; pero su inversión total va demorar algunos años como también el servicio de dicha deuda y debemos recordar que en poco tiempo más van a volver a elegirse nuevos municipios y no sería raro que en más de alguna localidad los caudillos electorales intenten nuevamente usufructuar, con sus adeptos, de las rentas municipales.

Es, por lo tanto, una medida de buena administración y de alta previsión establecer, desde luego, ese organismo técnico que se propone, libre de toda influencia política, como resultaría si es formado por personas preparadas elegidas por las mismas corporaciones especializadas y en su organismo figura hasta una mujer porque son las llamadas a conocer y a dar consejos e ideas en la resolución de muchas necesidades (menager) de los hogares, como lo es la ciudad que forma, en realidad, el gran hogar común de la colectividad.

RESUMEN DE LOS PROYECTOS DE TRANSFORMACION

Resumiendo las ideas de todos los proyectos de transformación de Santiago, presentados desde 1895 hasta 1925 o sean en el período de 30 años, todos están de acuerdo que Santiago necesita para su expedita circulación como también por razones de economía y rapidez, de un sistema arterial de calles y avenidas, tanto radiales como de circunvalación, que complementen las existentes.

En el sistema de comunicaciones importantes, paralelas a las actuales, hay dos que forman, por decirlo así, los ejes fundamentales de simetría de la ciudad y son sus dos arterias principales; una es, sin duda y la más importante, la Alameda de las Delicias, que debe prolongarse, amplia y hermosa, hacia el oriente hasta Apoquindo y hacia el poniente hasta Maipú; pero fuera de los límites urbanos deben tener el carácter franco de poblaciones lineales jardines y agrícolas, con normas edilicias especiales y con buenas calzadas, para la rápida movilización de pasajeros y carga ya que son arterias que convergen y surten a Santiago.

La otra arteria principal, que forma el verdadero eje de ese sistema de avenidas, perpendicular a la anterior y que cruza el centro de la ciudad, de norte a sur, habría sido una gran avenida trazada por la calle de San Diego, Bandera a Independencia, para unirse, por intermedio del camino a San Bernardo, con la gran carretera sur y por la Avda. de Independencia se juntaría al camino real que va al norte del país por la cuesta de Chacabuco. Así lo proyectó la Dirección de Obras Municipales en su interesante proyecto de 1895; pero la incomprensible indeferencia de los poderes públicos por el adelanto de la ciudad dejó de realizar en esa época este proyecto que habría resuelto en mucha parte la congestión de tráfico que se nota en la calle Bandera.

Se perdió la oportunidad de efectuar esa Avda. y ante la imposibilidad de efectuarla después por su elevadísimo costo, proyectó primero la comisión mixta del Congreso en 1912, el ensanche a 30 mts. de la calle de Teatinos y Nataniel el que se abandonó por la misma causa y aceptó la apertura de una avda. central entre las calles Morandé y Teatinos, Nataniel y Gálvez, como lo proponía la Sociedad de Arquitectos ya que la Moneda se iba a ensanchar a toda la manzana formando un gran centro cívico. Además ese proyecto fue aprobado, con un voto de aplauso, por el Congreso Internacional de Ciudades de Gantes, ese mismo trazado lo propone Mr. Coxhead, el gran urbanista inglés que transformó San

Francisco de California y por último lo propuso también en 1925 el Alcalde sr. Phillips en su importante proyecto que hemos estudiado. Rara vez una idea tiene tan uniforme y autorizada aceptación y es porque ella cumple las bases fundamentales del urbanismo moderno de las ciudades.

Debemos hacer presente que el proyecto de Mr. Coxhead de 1913 consulta un gran centro cívico alrededor de la Moneda expropiando todas las manzanas que fueran necesarias y es admirable que hoy día el actual Gobierno lo está realizando en gran parte porque ha adquirido las principales propiedades que rodean la Moneda, para instalar diversas reparticiones públicas.

Habría sido muy conveniente que el gran edificio del Diario La Nación hubiese sido ubicado en una de las líneas de esa avenida central, que en breve plazo su trazado se hará necesario para satisfacer el gran movimiento circulatorio; debiendo advertir que sólo en la actualidad hay 13.000 carros motorizados en movimiento y la Dirección del Tránsito calcula que en 5 años más su número aumentará a 25 o 30 mil.

Sobre este punto volveremos después a estudiarlo. Por lo tanto, sobre la ubicación precisa del eje de simetría de esa gran arteria, norte sur, todas las opiniones de las autoridades municipales y corporaciones técnicas, desde 1912 hasta 1925, se uniformaron para trazar dicha gran avenida por el centro de las manzanas Morandé, Teatinos, Gálvez y Nataniel y sólo la acción de intereses creados y la economía, mal entendida, de algunos millones que se financiaría en pocos años, podrá cambiar o detener trazado que el vecindario después tendrá que lamentar.

En el sistema de comunicaciones propuesta en los diversos proyectos de transformación se hace indispensable también completarlos por avenidas de circunvalación formadas por círculos concéntricos con el objeto de fomentar el desarrollo simétrico y homogéneo de la ciudad en todo sentido; evitando de esta manera las congestiones de público en ciertas partes de mucho movimiento y el vacío en otras como sucede actualmente.

Sobre este punto las opiniones están acordes en el trazado de avenidas diagonales desde la Estación Alameda hacia la de Mapocho y desde ese mismo punto hacia el parque Cousiño; de ese modo se forma una avenida de circunvalación interior para distribución del tráfico; cuyo recorrido sería las avenidas diagonales indicadas, el Parque Forestal, la Avda. Vicuña Mackenna y la Avda. Matta hasta juntarse con el Parque Cousiño.

El otro círculo concéntrico o avenida de circunvalación intermedia que limitaría, se puede decir, el radio urbano de la ciudad sería completar la avenida de circunvalación propuesta por el Intendente sr. Salas Rodríguez y cuyo trazado sería el siguiente: por el Oriente la avenida Condell o mejor la Avda. Salvador por ser más amplia, regular y más larga hasta la avenida Irarrázaval y desde aquí seguirla por ella hasta el ferrocarril de Pirque, cuyo recorrido, convertido en avenida continuaría hasta unirse con la Estación de Santa Elena; por el sur la calle de Franklin y Avda. Pedro Montt o Penintenciaria hasta juntarse por medio de una Diagonal con la calle de Antofagasta y de Dolores; por el Poniente la Avda. General Velásquez y las calles Alzérreca o Villasana hasta unirse con la Estación Yungay por intermedio de cualquiera de las calles que convendría convertir en avenida; y por el Norte el límite sería la ribera norte del río Mapocho, cuya canalización debería continuarse hasta el Puente del ferrocarril a Valparaíso. El límite norte doblaría en el Puente Manuel Rodríguez por la avenida Fermín Vivaceta hasta la calle Bezanilla, Panteón, Monserrat, Unión, Valdivieso hasta juntarse con las laderas del cerro San Cristóbal y rodeándolo por medio de una avenida cruzaría el río Mapocho frente a la Avda. Condell o Salvador.

Este recinto urbano encierra una superficie aproximada de 3900 hectáreas capaz de contener más de 780,000 habitantes a razón de 200 habitantes por hectárea, pudiendo albergar más de 400 como sucede en muchas capitales.

En los proyectos de transformación figuran trazadas algunas otras avenidas diagonales y como no hay acuerdo sobre su trazado definitivo, este debe ser el resultado de un estudio más profundo después de considerar las corrientes del tráfico, la población, los edificios existentes y otros factores urbanos.

NORMAS EDILICIAS URBANAS

Ese recinto debería dotarse de todos los servicios que hoy son necesarios en una ciudad moderna, amplias plazas, pavimentos completos, luz, agua potable, alcantarillado, gas: debería continuarse la red de tranvías por todos los barrios que no la tienen, aumentarse los mercados municipales fundar lavaderos públicos, teatros, y demás servicios de uso público, debería estimularse la edificación intensiva, es decir la relación mínima permitible entre la parte edificada y la libre, para lo cual las Instituciones de Crédito darían el máximo de crédito para facilitar las construcciones. Sólo así podría llegarse a que todo el recinto urbano fuera casi uniforme en los servicios municipales, y se detendría en mucha parte, la emigración que se se nota hacia los alrededores. Además sería necesario completar dichas normas edilicias dividiendo la ciudad en zonas, con el fin de fijar lugares determinados para los distintos usos y servicios de las propiedades, asegurando con esto las condiciones de higiene y comodidad para los habitantes y de ornato y facilidad de transporte para las calles.

Es preciso ubicar los sectores industriales cercanos a las más importante vías de comunicación y de ferrocarril, para evitar que sea necesario atravesar la ciudad con el transporte de las materias primas y productos manufacturados; que las zonas residenciales tengan adecuada orientación y a la vez que se hallen alejadas de los ruidos, humos y materias malsanas de las industrias insalubres, las que deben estar situadas en la periferia de las ciudades en la parte contraria a la dirección de los vientos reinantes; que la zona destinada para habitaciones de obreros y empleados no debe estar situada en el centro de las ciudades sino en los barrios donde el terreno sea más barato, con elementos de vida y de locomoción rápida y barata; las habitaciones, genuinamente obreras, deben estar siempre próximas a las zonas industriales con mucho aire, luz y arbolados para higienizar el ambiente, siempre pesado de las fábricas; los bancos, hoteles, y demás oficinas de uso público más importantes, deben emplazarse en los sitios céntricos es decir en la City, como se les llama en las capitales populosas; y, en una palabra, para el desarrollo armónico de todas las actividades de una ciudad, a veces antagónicas, es indispensable normalizarlos en emplazamientos, dando a cada cosa lo suyo y colocándola en su justo lugar. Así lo han comprendido los países más avanzados y en todos los Congresos Internacionales de Urbanización se han aprobado normas en ese sentido que se están implantando en las ciudades más importantes como Londres, Nueva York, París, etc., apesar del desarrollo gigantesco, actividad febril e inmensidad de intereses encontrados que caracterizan a esas urbes enormes.

Es verdad que los deslindes teóricos de distribución en zonas, prácticamente no se pueden realizar en absoluto porque algunas zonas se penetran mutuamente, sobretudo en las ciudades viejas que han crecido poco a poco sin pauta alguna, en el desorden más grande y caprichoso; pero siempre los establecimientos insalubres se limitan rigurosamente y se le dan plazos y facilidades de crédito para sus instalaciones en otros sectores que les fija la autoridad.

Nosotros mismos tenemos que contemplar diferentes factores en el embellecimiento y la urbanización de Santiago

que se ha extendido en forma anormal superior a la densidad actual de la población y el cumplimiento del programa de trabajo que hemos expuesto tendrá que desarrollarse por etapas, para evitar perturbaciones, debiéndose empezar por la zona más central que hemos descrito.

Al efectuar estos trabajos debemos volver sobre la congestión de tráfico que ya se nota en el centro comercial debido a la falta de espacios abiertos, como lo expone el sr. Director del Tránsito en nota dirigida al Comité de urbanismo, diciendo que la ciudad carece de paraderos suficientes o plaza de estacionamiento para toda clase de vehículos; cuya habilitación es de urgentísima resolución en breve plazo.

El problema del tránsito es ya difícil para la ciudad con sus trece mil carros de tracción mecánica y de 5,600 de tracción animal que circulan ahora por la ciudad y calcula que dentro del aumento normal que se está produciendo en 5 años más habrá un movimiento de 25.000 a 30.000 por lo menos y este fantasma verdadero de congestión de vehículos causará males y perjuicios enormes a todas las actividades de orden comercial, industrial y administrativo, si no se adoptan desde luego las medidas del caso para expropiar terrenos destinados a plazas de estacionamiento y facilitar al mismo tiempo, con subvenciones municipales, la construcción de edificios en forma de torres, como lo hay en otras ciudades en la parte céntrica, destinados especialmente a la guarda y custodia de los vehículos mecánicos gobernados por sus propios dueños.

Se facilitaría mucho la urbanización de la ciudad si la ley de sitios eriazos y casas viejas se hiciera extensiva a todo el recinto urbano, aumentándose gradualmente las contribuciones según sea la situación de las propiedades, las que tendrían facilidades especiales de crédito en su edificación como también se podían expropiar si así lo exige el embellecimiento de la ciudad o hubieran dificultades en los títulos para adquirirlos.

La urbanización completa de los barrios sub-urbanos de las comunas rurales, incorporados de hecho a la ciudad, es el problema más importante y de muy difícil resolución para cualquier urbanista que estudie el plano regulador de la ciudad. Las partes urbanizadas de esos barrios suman ya más de 4.000 hectáreas de tal modo que se ha duplicado el área de Santiago a más de ocho mil hectáreas sin que se haya duplicado la población ni las entradas y como esta zona alcanza, incluyendo todos los alrededores, a 620.000 habitantes; hectárea, lo que impedirá en absoluto el financiamiento de la urbanización completa y total de toda esa extensa área con los servicios que exige una ciudad moderna; porque los habitantes no podrían soportar el pesado fardo de las enormes contribuciones que requeriría el servicio de la deuda resulta así una densidad irrisoria de 77 habitantes por hectárea, lo que impedirá en absoluto el financiamiento de la urbanización completa y total de toda esa extensa área con los servicios que exige una ciudad moderna; porque los habitantes no podrían soportar el pesado fardo de las enormes contribuciones que requeriría el servicio de la deuda capital necesario para efectuar esos trabajos.

Es verdad que algunos alcaldes laboriosos de esas comunas sub-urbanas, sobretudo del lado oriente de la ciudad, han acometido algunas obras importantes de luz, pavimentación, alcantarillado, etc., en algunas calles principales; pero mirando el total de las zonas por urbanizar se ve que es muy poco lo hecho y para efectuar algo que sea de utilidad práctica conviene dictar normas especiales edilicias para esta zona, que luego estudiaremos, como también se debe proceder metódicamente y de acuerdo todas las autoridades comunales, en la resolución de algunos problemas que le son comunes como ser trazados de nuevas avenidas o pavimentación de las existentes, más importantes y apertura de calles para facilitar la circulación y otros problemas de interés.

En las grandes capitales, como Londres, París, Nueva

York etc., se han mancomunado las municipalidades, bajo la dirección y control de una oficina central administrativa, para resolver y acometer esos problemas y otros de interés común, como ser: 1.º mejoras en los medios de transportes en conexión con las redes existentes en las diversas comunas. 2.º Apertura y prolongación, de calles y avenidas o ejecución de nuevas, con su pavimentación correspondiente para facilitar la locomoción. 3.º Agrupación de ciertos servicios o edificios públicos municipales de uso común y 4.º Construcción de los otros servicios de urbanización como ser agua potable, luz, gas, alcantarillado, calzadas etc.

Una unión de esfuerzos y una unidad de criterio habría de producir como frutos inmediatos vías públicas bien trazadas, locomoción rápida y barata, jardines, parques y una legislación sanitaria de incalculables beneficios; como también sería altamente importante que se pusieran de acuerdo todas las comunas suburbanas para dictar normas edilicias y para reglamentar el radio urbanizado de cada una e impidiéndose así que siga ensanchándose la ciudad como ocurrirá en vista de los trabajos definitivos de caminos que se están efectuando en los diferentes puntos.

La ejecución de esas obras como también de alcantarillados públicos en mucha secciones de esas comunas suburbanas producirá una mayor subdivisión de los terrenos, aumentará el desplazamiento de una parte de la población urbana hacia los alrededores, lo cual le resta fuerzas a la capital para afrontar las múltiples exigencias derivadas de su desarrollo e importancia, como bien lo ha hecho observar el urbanista M. Lambert.

Muchas personas se han ido a vivir a los alrededores, cercanos a Santiago, porque tienen los recursos, beneficios y distracciones que entrañan las cercanías de una gran capital, gozando al mismo tiempo del puro ambiente de los alrededores, llenos de luz y sol, con sus casas rodeadas de árboles y flores; pero a medida que se vaya subdividiendo más las propiedades de las zonas donde residen irán perdiendo los beneficios de ese bienestar.

¿Qué debe hacerse entonces para subsanar estos dos inconvenientes? Dictar normas edilicias amplias conceder más crédito para que las partes esencialmente urbanas de la capital estén dotadas del mayor grado de bienestar con todos los adelantos modernos en cuanto a recursos de vida, de casas confortables, con calefacción al alcance de todos los hogares, distracciones de toda especie, así habrá estímulo y agrado por vivir en las ciudades y serán visitadas por los habitantes del país y por los extranjeros que vienen como turistas o por negocio; y, para los que, por salud o por cualquier otro motivo, viven en los alrededores para gozar de la naturaleza es menester también hacer que esas zonas no pierdan el carácter de poblaciones jardines, para lo cual, como lo hemos dicho, es necesario dictar una reglamentación estricta de normas edilicias que ya ha sido sancionada por varios Congresos Internacionales de urbanismo; cuyo lema fundamental es el principio latino: *Urbs in Hortis*, la ciudad en el jardín; pero con débil densidad de población, no más de 100 personas por hectárea ni más de 20 a 30 casas por igual superficie; salvo los casos de centro comercial o de uso público, en los cuales la mayor densidad es compensada por la mayor anchura de las calles y mayores espacios abiertos.

NORMAS EDILICIAS SUBURBANAS

Los puntos principales de esas normas edilicias, aprobadas en los congresos de urbanismo para las poblaciones jardines, son las siguientes:

1.º Limitación del número de edificios por hectárea, no más de veinte en los distritos semirurales y no más de treinta en los semi-urbanizados.

2.º Reserva de ciertos edificios para vivienda.

3.º Determinación de centros de comercio e industriales.

4.º Determinación de la altura, arquitectura y carácter de los edificios.

5.º Reserva de espacios libres para uso público, no pudiendo ninguna autoridad disponer de ellos, como hoy sucede.

6.º Fijación de una proporción determinada entre la superficie de cada sitio y la parte edificable del mismo no pudiendo ser mayor a un tercio ni aún a un quinto en ciertos sectores netamente rurales en los cuales se ha llegado hasta limitar el tamaño mínimo de cada sitio.

7.º Autorización para fijar la línea de fachada, que puede ser entrante de los edificios, señalándose hasta el espacio mínimo de la doble alineación.

8.º Uso de espacios abiertos privados para ciertos servicios de la colectividad, mediante compensaciones si se causa perjuicio.

9.º Conservación de las bellezas naturales y las de interés artístico o nacional.

10.º Obligación de los dueños de propiedades de cerrarlas, plantarlas y de conservar en buen estado los jardines, huertos y espacios libres.

11.º Prohibición de colocar anuncios antiestéticos que perjudiquen al buen aspecto de la región.

12.º Prohibición de construir casas de habitación en terrenos no adecuados.

13.º Facultad de la autoridad para fijar las dimensiones mínimas de las habitaciones y de sus condiciones higiénicas.

14.º Facultad de fijar y variar las condiciones de las construcciones ya sean de uso público o privado y para que no se crea que estas normas han sido dictadas por corporaciones de carácter socialista o de ideas avanzadas debemos agregar que ellas fueron presentadas por el gran urbanista inglés el arquitecto M. Raimond Unwin presidente de la Sociedad de Arquitectos Urbanizadores de Londres, las que fueron unánimemente aceptadas y apoyadas en los Congresos de Urbanistas por técnicos universalmente conocidos como Gierloff, Langen, Nollen y otros, lo digo para que así las autoridades puedan tener presente que esas normas son prestigiadas por los más eminentes urbanistas del mundo que se han dedicado a estos problemas.

Debemos advertir que en esas normas no figura la urbanización de los terrenos es decir la pavimentación de las calles, luz, agua potable, alcantarillado, gas y demás requisitos que necesita una población, pero ellas son esenciales y sin cumplirlas no se permite vender ni construir, lo que ya felizmente ha comenzado a exigirse en Chile, sin que estén previamente ejecutados esos servicios. Eso sí que allí el ancho pavimentado de las calzadas y calidad de los materiales empleados guarda relación con el movimiento circulatorio de cada calle que es casi nulo y no sería económico ni justificado encarecer el valor de esas poblaciones, que son siempre de personas de escasos recursos. En estos casos sólo se exigen pavimentos, de ripio y macillo bien pisoneado unido por medio de riegos de alquitrán o aceite grueso de petróleo y así el costo de los caminos no sube de \$ 3.000 a \$ 4.000 por kms.

Por lo demás, la conversión de todos los centros poblados de las comunas sub-urbanas en poblaciones, con carácter bien pronunciado de jardines, como lo hemos explicado, tendrá por consecuencia la formación de un gran cinturón verde, económicamente hecho alrededor de toda la parte urbana de Santiago, que es una de las condiciones esenciales que todos los urbanistas modernos preconizan como necesario que debe rodear las grandes ciudades. Así también figura en el proyecto de M. Coxhead quien propone rodear nuestra capital por un sistema de cadenas de parques unidos entre sí por Avdas, anchas, plantadas de árboles, que formaría el gran círculo concéntrico exterior de la capital: tanto más necesario se hace la creación de parques y centros de verdura en nuestra ciudad que sólo tiene menos de 1% de la superficie urbana cuando de día tener un 10% como las principales capitales.

(Continuará).

La Transformación de Santiago

por Carlos Carvajal M.

(Conclusión)

Una vez que haya aumentado la densidad de la población de la parte central y rebalse de los límites aceptados por la higiene para evitar congestiones humanas, será llegado el caso de permitir mayor densidad de población en las comunas sub-urbanas y de extenderlas conforme a planos de conjunto previamente estudiados.

En el proyecto de ley también se consulta facilidades especiales para estimular la construcción de tranvías mecánicos tanto en las calles y poblaciones que no la tienen; para lo cual se consulta facilitar el crédito nominal del Estado para dichas operaciones.

De este modo también se pueden unir las ciudades a núcleos independientes o poblaciones jardines con todos los servicios urbanos, para evitar el crecimiento desmedido de aquellas con lo cual se limitará su radio urbano.

Escuelas de Funcionamientos Municipales.

Se consulta en el proyecto, por último, la creación de escuelas de funcionarios municipales para formar especialistas que puedan estudiar y resolver las múltiples y difíciles cuestiones que el urbanismo moderno plantea a cada paso.

Cada vez más la ciudad va siendo un organismo muy complejo y complicado por el gran desarrollo que están tomando las aglomeraciones humanas lo cual dificulta los servicios que deben mantenerse para satisfacer al comercio, a la industria y al bienestar de todos los habitantes.

Las aplicaciones de la ciencia y exigencia de la civilización van creciendo en forma pasmosa casi sin límites y ya no es posible dentro de la potencia intelectual del ser humano, que pueda abarcar todos los conocimientos de la ciencia urbanista puesto que en ella están comprendidas todas las actividades humanas, y en vista de los vastos conocimientos que se necesitan para el desempeño de las funciones municipales, en todos los países más importantes se han fundado escuelas para formar especialistas, tal cual ya existen para otras actividades de ingeniero, arquitecto, médico, abogado, farmacéutico, etc. Así tuvimos el honor de proponerlo, en unión del arquitecto Don Manuel Cifuentes, al tercer Congreso Pan-Americano de Arquitectos que se reunió en Buenos Aires en el año 1927, lo que fué aprobado después de una extensa discusión y últimamente el Comité Central del Urbanismo se ha dirigido al Sr. Ministro del Interior pidiendo la fundación de dicha escuela.

En las Municipalidades Chilenas, fuera de las ciudades principales, en muy pocas están los servicios a cargo de técnicos y si alguno se forma es por su entusiasmo en prepararse en la materias necesarias para el buen desempeño de sus funciones.

Con el mayor desarrollo que tomarán los servicios locales creemos que ha llegado el momento de preparar personal idóneo para asegurar la plenitud de eficacia en las funciones administrativas comunales y especializándolos en los distintos servicios que deben desempeñar en las comunas.

Para cumplir este programa las escuelas de funcionarios municipales deben tener, por lo tanto, un triple objeto: preparadoras de funcionarios en general, especializadoras de los mismos y estimuladoras en el estudio de los problemas locales promoviendo y fomentando certámenes, concursos y semanas municipales organizadas por las mismas escuelas o por el Instituto de Urbanismo.

En la ley sobre edificios sísmicos se ha dado un plazo demasiado corto para presentar los anteproyectos de planos reguladores y ensanches de las ciudades.

Dada la importancia enorme de esos trabajos que afectará profundamente al porvenir de aquéllas, hay conveniencia de proceder con método y calma; primero a efectuar los planos catastrales de las ciudades y una vez obtenidos éstos, solicitar concursos de ideas expuestas en anteproyectos. De ese modo, cuando se elaboren los proyectos definitivos se tomarán en cuenta las ideas más felices y más modernas de urbanización que convengan a las ciudades. Esto demorará algo; pero qué importa un breve plazo de 1 ó 2 años, en la duración tal vez de muchos siglos que tendrán las ciudades, si esa pequeña demora les será beneficiosa para su confort y belleza.

He aprovechado la oportunidad de este estudio sobre la transformación de Santiago, para hacerlo extensivo a todas las ciudades de Chile, por cuyo motivo las ideas expuestas han servido de base para un proyecto de ley general de urbanismo, que tengo el honor de adjuntar al final de este trabajo, el que en mucha parte lo he extraído de las diferentes publicaciones, que he hecho durante largos años, y del proyecto de ley que presentó a la Municipalidad el antiguo Comité de transformación el año 1913.

En esa época, de tan poco espíritu cívico, dicho proyecto fué atacado duramente porque lo consideraban fantástico y demasiado atrevido, cuando en realidad sólo se hacía labor altruista que ha de redundar en pro de la salud pública, del bienestar general, de la belleza de la ciudad, y de la felicidad de las generaciones futuras que sabrán apreciar los esfuerzos de los que lucharon por esos ideales.

CARLOS CARVAJAL M.

Ingeniero Arquitecto

Ideas para un proyecto de ley de transformación de Santiago y de urbanismo en general.

Artículo.—Suspéndese los efectos de las leyes de urbanización dictadas hasta la fecha, que han fijado un ancho mínimo, para las calles de las ciudades, y el Art. III de la ley N.º 2203 de la ley del 16 de Setiembre de 1909, sobre la transformación de Santiago, que indica el ancho mínimo de 15 metros, para todas las calles de la parte urbana.

El Consejo de Urbanismo, que crea el art. de acuerdo con la Municipalidad respectiva y con la aprobación del Supremo Gobierno, fijará el ancho mínimo que deberán tener todas las calles y avenidas existentes en las ciudades de la República y las que se proyecte en los planos de ciudades.

ART.—Se declara de utilidad pública los terrenos necesarios para el ensanche de las ciudades y el trazado de calles, avenidas, plazas, jardines y espacios abiertos fijados en los citados planos de ciudades.

Se podrá expropiar mayor superficie de terreno del necesario para el uso público, con el fin de revender el terreno sobrante y a largo plazo, con las facilidades de pago que indique el reglamento respectivo, pudiendo las Instituciones de Crédito facilitar hasta el 75 por ciento en bonos.

En las calles y avenidas contempladas en los planos, aprobados por el Presidente de la República, que deban ensancharse o abrirse, no podrá hacerse obra alguna en los edificios sino la estrictamente necesaria para su conservación, bajo las sanciones que se estipularán en el reglamento correspondiente.

ART.—El trazado de nuevas calles y avenidas, la construcción de hoteles modernos, de teatros populares y otras obras municipales de uso público, podrán contratarse, previa aprobación del Presidente de la República, con empresas responsables que las construyan a su costa con todo los servicios necesarios.

Esta facultad es sin perjuicio que las respectivas Municipalidades puedan construirlas con sus fondos propios como también la construcción de Mercados, quedando facultado el Presidente de la República para expropiar los Mercados particulares que hubieren dentro de los recintos urbanos, los que se pagarán con los bonos autorizados por esta ley.

ART.—Las Municipalidades, con la autorización del Presidente de la República, podrán contratar con las actuales empresas de tranvías o con otras, previa licitación pública las líneas de tranvías que sean necesarias en el radio urbano, cuya concepción será hecha de acuerdo con el Senado.

ART.—Podrán destinarse a poblaciones jardines los terrenos situados en los alrededores de las ciudades, conforme a planos aprobados por el consejo de urbanización, oyendo a las Municipalidades respectivas y no podrá venderse ni

inscribirse en el conservador de bienes raíces los lotes de terrenos mientras no tengan ejecutados todos los servicios urbanos de pavimentación, luz, agua potable, alcantarillado o fosas sépticas si no lo hubieren, sometiéndose a las normas edilicias especiales que se dicten para dichas poblaciones y tomando en cuenta lo estipulado en el Art.

ART.—Se garantiza hasta el 6 por ciento del capital empleado en el establecimiento de líneas férreas, eléctricas o a vapor, para unir las ciudades a dichas poblaciones pudiendo ocupar las calles donde no hubieren líneas con el objeto de llegar a lo más cerca posible al centro de la ciudad.

Se declaran de utilidad pública los terrenos necesarios para el trazado de las vías férreas.

ART.—Las expropiaciones se harán en conformidad a la ley N.º 3313 del 26 de Setiembre de 1927 y se pagarán por medio de obligaciones, en oro o moneda corriente, que ganará un interés no superior al 7 por ciento y a 1 por ciento de amortización.

Las empresas que contraten la ejecución de calles, avenidas y las construcciones a que se refiere el Art. tomarán las obligaciones a la par, a cuyo servicio quedan afectas las propiedades correspondientes.

ART.—El servicio de las deudas se hará con los fondos que se obtengan de las subastas de los terrenos, con las entradas que produzcan los servicios establecidos, con los arbitrios que se establecerán en la ordenanza que se dicte para el cumplimiento de esta ley y con la mitad de la contribución a la renta de la primera categoría.

ART.—Se crea un consejo o Instituto Nacional de Urbanismo, compuesto de: del Jefe del Departamento de Servicios Municipales del Ministerio del Interior, del Director General de Caminos, del Director General de Arquitectura, del Director de Obras Municipales de Santiago, de un arquitecto nombrado por la Asociación de Arquitectos, de un ingeniero nombrado por el Instituto de Ingenieros, de un médico higienista nombrado por la Sociedad Médica, de un agrónomo especialista en parques y jardines, nombrado por el Consejo de Bellas Artes, de tres personas nombradas por el Presidente de la República, debiendo ser uno presidente de sociedad obrera y una señora perteneciente a alguna sociedad existente, con personalidad jurídica, y del Jefe de la Oficina, que hará de secretario del Consejo.

También formarán parte del Consejo, con voz y voto, los alcaldes de las respectivas Municipalidades, cuando se traten asuntos relacionados con sus comunas.

En el reglamento que se dicte de funcionamiento del Consejo se establecerá el plazo que durarán los consejos en sus funciones, el quorum para celebrar sesiones y demás detalles de organización y control. El Consejo nombrará cada



La transformación de Santiago. Plano de conjunto de la Sociedad Central de Arquitectos con el de Mr. Ernert Coxhead.

año un presidente y un vice-presidente que presidirá las sesiones respectivas y tendrá su representación legal conjuntamente con el secretario.

El jefe de la Oficina será nombrado por el Presidente de la República, a propuesta del Consejo de Urbanismo y tendrá un sueldo de \$... con el carácter de Jefe de Oficina.

El resto del personal será nombrado por el Consejo de Urbanismo a propuesta del jefe respectivo y anualmente se consultará los sueldos en el presupuesto del Ministerio del Interior.

ART.—El trazado y rectificación de límites urbanos, los cuales se tratará de señalarlos por medio de avenidas para evitar su ensanchamiento, la apertura, unión, prolongación, rectificación de calles, avenidas y plazas, la formación de nuevos barrios, vías públicas, parques y jardines, la ubicación de monumentos públicos, los espacios abiertos y obras relacionadas con la transformación de las ciudades, antes de iniciarlas por las respectivas Municipalidades serán aprobadas por el Consejo de urbanismo. Ninguna autoridad municipal o fiscal, podrá disponer de los terrenos de uso público sin previo informe del Consejo de urbanismo y no podrá permitirse en aquellas, construcciones de carácter permanente.

ART.—En el plazo de seis meses el Presidente de la República a propuesta del Consejo de Urbanismo, aprobará una ordenanza general para el cumplimiento de esta ley.

En esa ordenanza se indicará los aranceles y multas que deberán pagarse por derechos de revisión de planos, líneas, edificios, andamios, escaleras, cierros provisorios, certificados, puertas, ventanas y vidrieras de almacenes, obras valorizadas y demás que tengan vista a la vía pública, por los avisos y reclames que se coloquen en las calles y puntos visibles de las ciudades.

Las propiedades de un piso situadas en la zona más central de cada ciudad, que fije el Presidente de la República, pagarán una contribución extraordinaria fijada en la ordenanza correspondiente.

Para aplicar estos aranceles se dividirán las ciudades en diferentes zonas según el uso de las propiedades que se detallarán en la ordenanza y cuyos límites podrá variar el Presidente de la República a propuesta de las Municipalidades y oyendo al Consejo de Urbanismo.

ART.—Se prohíbe el establecimiento de fábricas e industrias insalubres dentro del recinto urbano de las ciudades y en la ordenanza se estipulará un plazo para ubicarse en los puntos que indicarán los alcaldes. Para que puedan cumplir estas disposiciones, las Instituciones de Crédito facilitarán hasta el 75 por ciento del valor del terreno, edificios y maquinarias de las citadas fábricas agregando a ese precio el presupuesto de instalación de aquéllas.

ART.—Se contemplarán en la ordenanza las normas edilicias de construcción, estética, altura, higiene, solidez y seguridad contra temblores e incendios de los edificios que se edifiquen en las ciudades de la República.

No podrá ejecutarse construcción alguna, tanto en la línea de calle, como en el interior de las propiedades situadas en las ciudades, sin el permiso y autorización previa de la Alcaldía Municipal respectiva, bajo la sanción de multas y demolición de lo que se hubiera construido. En la ordenanza se fijará el plazo de la duración de las construcciones según sea la calidad de los materiales empleados.

ART.—El Consejo de Urbanismo propondrá normas edilicias especiales a las que deben someterse el ensanche de

ciudades y nuevas poblaciones que se construyan en los alrededores, fijándose la distancia máxima del límite urbano hasta el cual se podrá construir aquéllas. Tendrá autorización también, según sea la ubicación de la población, para limitar el número de casas por hectárea y la superficie edificada de cada propiedad.

ART.—Se indicará en la ordenanza la contribución progresiva que deberán pagar todos los sitios eriazos ubicados en el radio urbano de las ciudades, considerándose como tal si las construcciones existentes valen menos de la tercera parte del precio del terreno, exceptuándose las propiedades dedicadas al cultivo industrial de árboles y jardines.

Ampliase el radio fijado por la ley N.º para la ciudad de Santiago hasta el que señale el Presidente de la República, propuesto por el Consejo de Urbanismo, oyendo a la Municipalidad de Santiago. Si los predios, a los cuales se les aplicará este artículo, no pudieren venderse o edificarse por cualquiera causa, la Municipalidad respectiva podrá expropiarlo para venderlo en subasta pública con cuyo producto pagará las expropiaciones correspondientes.

ART.—Se funda, por ahora, en la ciudad de Santiago una escuela para formación de funcionarios municipales bajo la dependencia del Ministerio del Interior, pero con la supervigilancia del Consejo de Urbanismo quien formará los programas de estudio correspondiente.

Los alumnos que se gradúen en dicha escuela serán preferidos para llenar las vacantes de los puestos que hubieren en las reparticiones municipales.

Los gastos de esta escuela y las que se fundaren posteriormente serán costeados por las Municipalidades respectivas en relación a las entradas de cada cual.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ART.—Se hará la revisión por una sola vez de los nombres de las calles de las ciudades con el objeto de uniformarlos introduciendo los cambios indispensables por nombres históricos o geográficos, con el fin de unificar las designaciones y abreviar las repeticiones, revisándose al mismo tiempo las numeraciones metódicas de las casas.

ART.—Se faculta a los Municipios respectivos para permitir a los propietarios aprovechar el terreno cedido a la vía pública en el frente de sus respectivas propiedades en las calles cuyo ancho no se va a aumentar, pero con el exclusivo objeto de destinarlos a jardines. Si dichos terrenos deseen edificarlos deberán devolver a la Municipalidad el valor que percibieron por esas expropiaciones.

ART.—El Consejo de Urbanismo se adherirá anualmente al Congreso Internacional de Ciudades de Bruselas o al que sirva de Sede a ese organismo y deberá concurrir o adherirse a los Congresos Internacionales de Ciudades que se celebren en otros países, para estar así al corriente de los principios más modernos de la ciencia del urbanismo, teniendo por fin que el Consejo de Urbanismo es el consultor técnico obligado de todas las Municipalidades de la República en los diferentes problemas edilicios que le encomienden.

Los gastos que le demande este servicio serán costeados por la Municipalidad respectiva en proporción a la importancia de los trabajos y de sus entradas municipales.

Art.—Se autoriza al Consejo de Urbanismo para inver-

tir hasta la suma de \$ 300.000 de las entradas que se tomarán de los aranceles y subsidios que se establecerán en esta ley. Dicha suma se invertirá;

1º.—Para contratar los planos catastrales definitivos de ciudades con los terrenos de las demás comunas circunvecinas que anexe el Presidente de la República a propuesta del Consejo de Urbanismo oyendo a las Municipalidades interesadas. Estos planos se ejecutarán antes del concurso público de transformación de ciudades; habrá un plazo de un año para ejecutar los planos catastrales y de seis meses para presentar los planos del concurso;

2º.—Para premiar los mejores planos de transformación de ciudades conforme a un concurso de ideas que proponga el Consejo de Urbanismo al Presidente de la República oyendo a sus respectivas Municipalidades;

3º.—Para invertir hasta \$ 50.000 en la instalación y organización de la oficina del Consejo de Urbanismo pasando a su dependencia todos los planos y estudios de Transformación que hubieren en las respectivas Municipalidades;

4º.—Para invertir hasta \$ 50.000 en el cambio de nombres y de numeración a las calles que tienen nombres repetidos.

Art. final.—Se derogan todos los artículos de la ley Nº. 2203 del 16 de Septiembre y de las demás leyes que sean contrarias a las disposiciones de la presente ley.

Carlos Carvajal M.

Ingeniero-Arquitecto.

