

La Transformación de Santiago

POR

I. VALDÉS VALDÉS

INGENIERO


MIEMBRO DE LA FÁCULTAD DE MATEMATICAS
DE LA UNIVERSIDAD DE CHILE

SOC. IMPRENTA-LITOGRAFIA "BARCELONA"
SANTIAGO
1917

La Transformación de Santiago



I

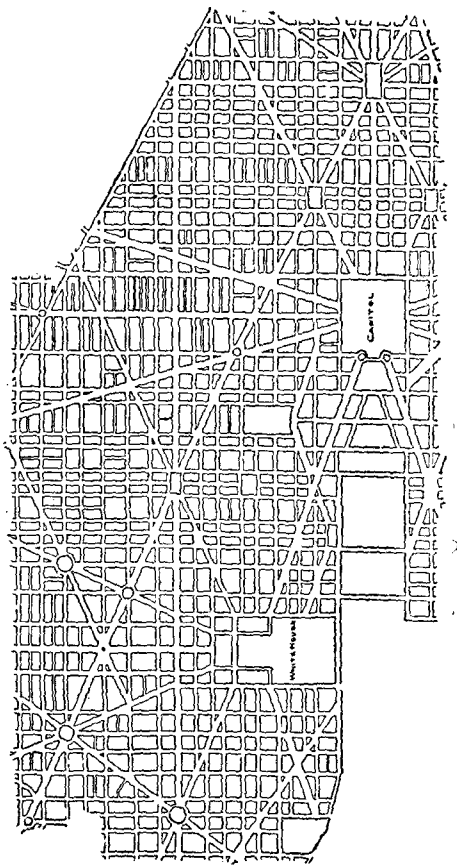
A sido una verdadera vía crucis la que desde hace años viene recorriendo el proyecto de transformación de Santiago. Entre nosotros, pensar en modificar la ciudad causa alarma en aquellas personas que creen que Santiago es una de la poblaciones más agradables, más hermosa y más confortables del mundo entero, como también encuentra residencia en

I. Valdés Valdés

otras que no se dan cuenta bien del proyecto y creen que repentinamente se va a echar abajo una parte de los edificios, lo que haría vivir durante algunos años entre fosos, escombros y molestias.

Pero nada de esto es exacto, todas las ciudades se van inevitablemente modificando a medida que los edificios se caen por viejos o se destruyen por temblores o incendios y la cuestión consiste sólo en que esta reconstrucción lenta e inevitable se haga en conformidad a algún plan, a algún propósito, o se realice al azar de las circunstancias, como ha sucedido hasta hace poco entre nosotros.

Cuando se edifica una ciudad en un terreno en que nada hay, como por ejemplo Washington, en Estados Unidos o la Plata en la República Argentina, es fácil ce-



WASHINGTON.—Capital federal de los E. E. U. U. de Norte América. Modelo de ciudad con calles rectangulares y avenidas diagonales.

Transformación de Santiago

ñirse a un plan completo de trabajo en conformidad a planos hechos de antemano y a experiencias que cada día van siendo más conocidas.

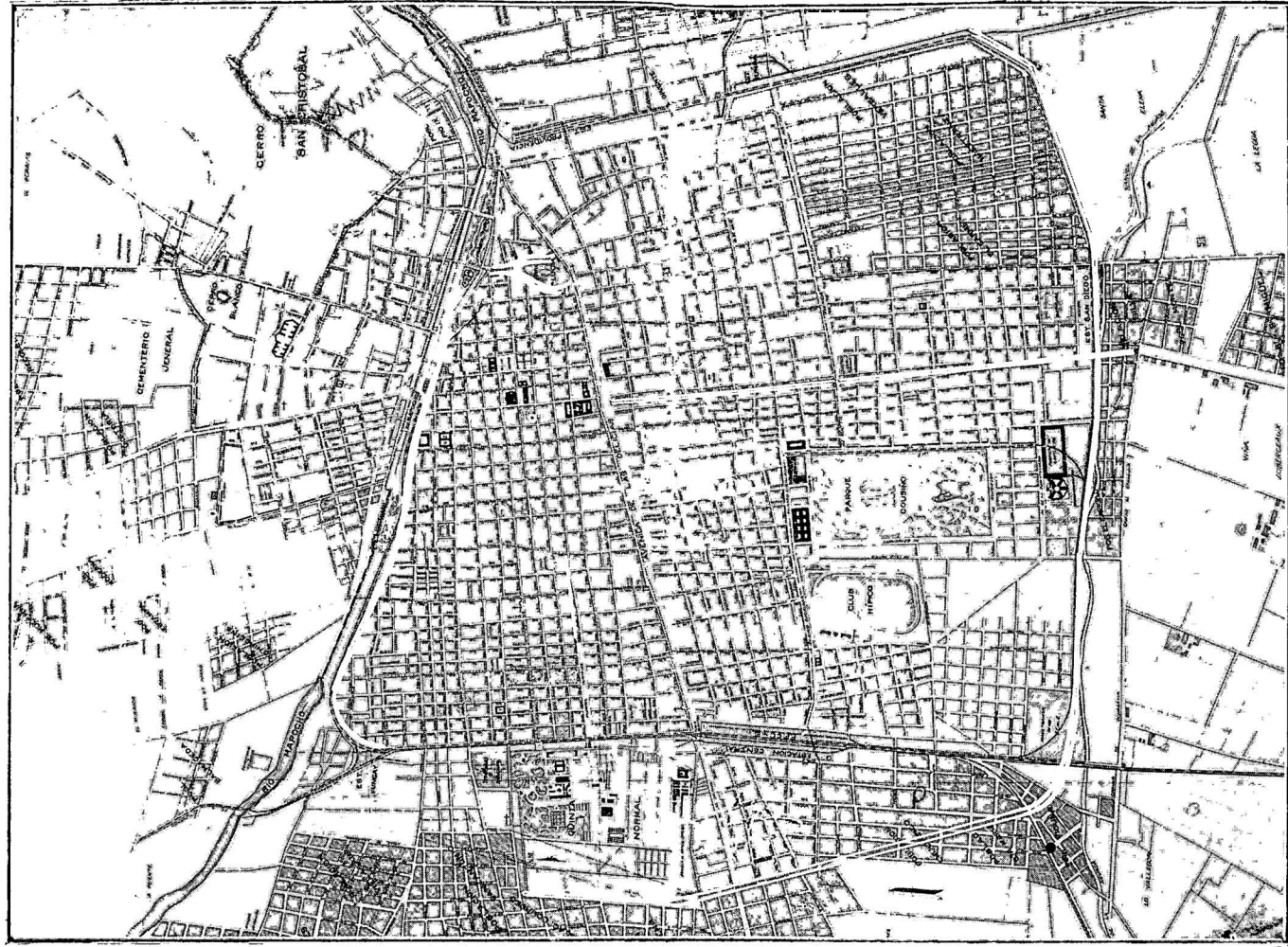
Es del mayor interés la proporción que en toda ciudad debe guardar la parte edificada con la parte libre destinada a calles, plazas y jardines; lo es también la orientación de la ciudad con respecto al movimiento del sol para evitar el inconveniente que entre nosotros presenta la circunstancia de que un lado de la calle esté siempre asoleado y el otro siempre privado de este valioso elemento de vida.

Esto constituye ya una ciencia o especialidad llamada el "Urbanismo" por los autores que de ella se ocupan y se citan como las eminencias en este ramo los nombres,

entre otros, del barón Haussmann, transformador de París, de Stüb-ben, el de la casi totalidad de las ciudades alemanas, de Buls, el transformador de Bruselas, etc.

Los diversos medios de locomoción obligan a cambiar las condiciones de las ciudades; las calles primitivas apropiadas para traficar a pie o a caballo, resultan inaparentes para los coches e imposibles para los automóviles y especialmente para los autobuses; este progreso en las condiciones de locomoción, como el desarrollo de las nociones higiénicas y el mayor gusto artístico y estético, obligan a las ciudades a ponerse al día si no aceptan que se las trate anticuadas o de retardatarias.

No quiere decir esto que una ciudad debe perder su carácter local, lejos de eso, pero dentro de



Piano de Santiago con las principales avenidas indicadas por la comisión.

Transformación de Santiago

sus modelos preferidos y de sus materiales usuales de edificación, pueden buscarse proporciones armoniosas, puntos de vistas pintorescos, etc.

Fuera de la proporción que en las ciudades debe guardar la parte edificada con la parte libre destinada a plazas y jardines, y que es más o menos de un 10% a un 15%, debe tomarse en cuenta que las calles no tienen por qué tener todas igual ancho, el cual debe depender de su tráfico y de la importancia del barrio que sirven.

Cuando el tráfico es reducido, basta que una calle pueda contener una hilera de vehículos que van y otra hilera de los que vuelven, más una, que puede estar detenida en uno u otro de los costados de la calle. En las avenidas, el ancho debe ser mayor y se acerca

al ideal si puede contener cuatro filas de vehículos, dos de ida y dos de vuelta, cada una de estas destinadas respectivamente a los de poca y a los de mucha velocidad, fuera de los que puedan detenerse al borde de la vereda.

La solución de que el tráfico se haga en una calle sólo en un sentido y en otra en sentido contrario, es la más deficiente y sólo hay que acudir a ella cuando no se puede hacer nada mejor, pero indica a las claras una desproporción entre el ancho de las calles y el tráfico que soportan.

En las calles de doble tráfico es necesario colocar bien distribuídos algunos refugios para que los pe-destres puedan librarse de los ve-hículos, lo mismo se hace en las plazas, pero no deben colocarse en estos refugios planchas con avisos

Transformación de Santiago

que los inutilizan para su objeto, quitan la vista y son absolutamente contrarios al buen gusto.

Es curioso que en toda ciudad los diversos barrios tienen tendencia a especializarse y automáticamente se producen barrios comerciales, barrios industriales o barrios de habitación. Los barrios industriales resultan siempre al rededor de las estaciones de carga y conviene que las industrias ocupen la parte de la ciudad opuesta a los vientos reinantes para que el humo en vez de esparcirse por la población se aleje de ella llevado por el viento.

El gran comercio se instala siempre al centro en toda ciudad y va reemplazando a las casas de habitación que por lo general se van a la parte de la población en que hay más aire y más luz apro-

vechando los variados y modernos sistemas de locomoción que hacen fácil trasladarse de un punto a otro, especialmente cuando el trazado de la ciudad permite que el tránsito de un barrio a otro se haga por las grandes avenidas y sólo se sirva de las calles, casi siempre estrechas, para la distribución interior dentro de cada barrio.

Se prefiere generalmente para habitación la parte de la ciudad que está del lado de donde viene el viento en contraposición a la parte industrial que como hemos dicho, debe estar del otro lado, alejándose así las habitaciones del humo y de los miasmas que suelen encontrarse en los barrios industriales.

Cuando el terreno en que está edificada una ciudad es muy inclinado, la tendencia de las habita-

Transformación de Santiago

ciones es a ocupar la parte más alta de la población buscando las condiciones más favorables para la vida, pero a veces una estación de ferrocarril destinada a pasajeros u otra circunstancia como la vecindad de algún gran parque, cambia la tendencia que hemos indicado como la más general.

Estas observaciones son tan notorias que casi todos los autores las toman en cuenta y las vemos realizarse en gran parte en Santiago.

Pero el caso más interesante en materia de edificación de nuevas ciudades, es el de la futura capital de Australia, llamada Canberra.

Se escogió una localidad agreste, con montañas, lagos y hermoso panorama y se trazó un plano de ciudad aprovechando y valorizando

I. Valdés Valdés

las peculiaridades del terreno, como se puede ver en el plano; calles rectas y curvas, un barrio destinado a las oficinas de Gobierno, otro para residencias particulares, un barrio exclusivamente comercial, jardines y lagos distribuidos convenientemente, es decir, la última palabra en materia de construcción de ciudades.



II

CUANDO una ciudad existe ya, no es posible realizar el ideal, pero es posible acercarse un poco a él. La transformación de Valparaíso, por ejemplo, después del terremoto, ha sido perfectamente feliz y acertada: calles de una anchura apropiada que se juntan en avenidas un poco más anchas que las calles; en total, el terremoto fué una desgracia de la

cual ha nacido una ciudad moderna y hermosa.

Entre las ciudades cuya transformación ha sido más interesante, se puede citar en primer lugar París, en los tiempos del barón Haussmann aunque las ideas se han modificado un poco desde entonces. Río Janeiro y Guayaquil son maravillas en su género, Barcelona y Buenos Aires tienen planos de extensión que son modelos dignos de estudiarse y en los cuales llama la atención la previsión para el porvenir que ha inspirado esos proyectos ya en parte realizados.

El «Urbanista» debe, cuando se trata de una ciudad que ya existe sacar el mejor partido posible de lo que haya en vez de tratar de reformarlo todo; fué un error en una ley sobre Santiago establecer para todas las calles un ancho mí-

Transformación de Santiago

nimo de 15 metros, lo acertado es dejarles el ancho que tienen y ensanchar una que otra para convertirlas en avenidas, relacionando éstas de suerte que el tráfico no encuentre obstáculos, pues si quedan angostas en parte o no tienen salidas oportunas, se produce una congestión que hace poco menos que inútil el resto de la misma avenida.

La Alameda de las Delicias, por ejemplo, está destinada a ser una vía como la mejor de las grandes ciudades; hace pocos años tenía una angostura o más bien una mala distribución de sus calzadas y de la línea de tranvías frente a la calle del Estado, donde había siempre una congestión del tráfico. Pues bien, el alcalde que intentó corregir este defecto encontró gran resistencia en la opinión, especial-

mente en la prensa, porque había que cortar unos pocos árboles vetustos. La ventaja era indiscutible y la opinión se convenció, pero hubo, para realizar ese progreso, una resistencia con que no era lógico contar.

Los edificios que tienen algo de monumental o de histórico deben ser siempre respetados y, cuando es posible, tomarlos como punto de vista o de bifurcación de calles. No sería aceptable, por ejemplo, destruir la iglesia de San Francisco para rectificar la línea de la Alameda, antes bien, puede con el tiempo trazarse algún barrio de tipo moderno en el gran espacio de terreno que hay al sur de dicha iglesia y el tráfico se podría hacer volver a la Alameda, rodeándola.

Podría también trazarse una

Transformación de Santiago

avenida desde el poniente del Carmen Alto a la Estación de Ñuñoa, y la Alameda resultaría en ese punto dividida en dos vías, una inclinada al norte que llevaría a la Estación de Providencia, y otra inclinada al sur que llevaría a la de Ñuñoa, haciendo recordar la situación que en París tiene la iglesia de San Agustín frente al boulevard Malesherbes. No hay, pues, ni que destruir todo lo viejo ni que conservarlo todo si no tiene valor histórico o artístico.

También puede establecerse condiciones especiales para edificar en ciertas calles o avenidas, altura fija de los edificios en algunas calles, un jardín al frente de cada casa en ciertas avenidas, etc. Esto da variedad a las ciudades y carácter especial a los barrios y a las calles, evitando la igualdad,

la monotonía de aquel sistema de edificación colonial en que todas las casas eran iguales por fuera y por dentro: el que había visto una calle o una casa en el Santiago de hace cien años, las había visto todas.

Pero se observará que rara vez se edifica una ciudad nueva, que generalmente hay una base, a veces una gran ciudad que respetar; es cierto que el problema de las ciudades se presenta casi siempre en esta última forma, pero hemos tenido oportunidad de examinar recientemente planos para ciudades nuevas en nuestro país.

Para el pueblo de Playa Blanca existe un plano muy bien estudiado en el cual se han consultado las nociones más modernas sobre urbanización. Para el pueblo de Quinteros, destinado, sin duda, a

Transformación de Santiago

ser una gran ciudad, hay también un plano, pero en el cual no se han tomado en cuenta los progresos indispensables en las ciudades modernas, ni se han aprovechado las admirables condiciones estéticas de la localidad. Si esa ciudad se edifica siguiendo dicho plano, habrá que modernizarla a gran costo en poco tiempo; más económico sería trazarla en conformidad a las nociones modernas desde el principio.

El reciente plano para el puerto de Papudo, conforme el régimen colonial de las cuadrículas, puede ser aceptable en la parte comprendida entre el mar y la línea del ferrocarril, pero al otro lado de la estación donde el terreno es ondulado, la distribución de las calles rectas que se cortan perpendicularmente está contra - indicada,

pues resultan con subidas y bajadas, mientras que si las calles siguieran la línea de igual pendiente del terreno, serían más cómodas y más variadas.

Esta disposición recordaría una parte de Monte Carlo y estaría en la índole de la ciudad de Príncipe Ruperto en Colombia Británica, proyecto en la cual se han aprovechado las partes planas de un terreno montañoso para hacer dos barrios de la ciudad con calles rectas, un pequeño cerro ha quedado dentro de un parque y las calles de la parte montañosa siguen como es lógico las ondulaciones del terreno, como se puede ver en el plano, que es especialmente interesante.

En el Senado existe un plano para rectificar algunas calles en la ciudad de Rancagua; lo que ha-

Transformación de Santiago

bría que hacer en esa población sería trazar cuatro avenidas diagonales que partieran de las cuatro esquinas de la plaza, la que actualmente es sin duda histórica, y aun extratéctica, pero tiene uno de los defectos condenado por todos los urbanistas: las esquinas cerradas en ángulo. Con sólo realizar dichas avenidas, esa interesante ciudad ganaría en comodidad y podría aumentar el número de sus habitantes sin extender sus límites actuales lo que traería una economía en sus servicios públicos, puesto que podría atenderse a muchos más habitantes en la misma superficie actual.

Los grandes blocks de terreno son anti-económicos dentro de una ciudad, dividirlos por una calle es valorizarlos y aprovecharlos mejor en beneficio del público y

de la economía de los servicios.

Si en París hay, por ejemplo, tres veces más habitantes por hectárea que en Santiago, los servicios serán tres veces más económicos en París que en Santiago, puesto que con igual aseo, policía, etc., se atiende a tres veces más población.


La Comisión que ha estudiado la transformación de Santiago no ha propuesto ninguna avenida diagonal porque ha creído que de las diversas modificaciones de la ciudad es esa la que encuentra mayores resistencias, con todo, la diagonal de la Estación Mapocho a la Plaza Brasil y de esta Plaza a la Estación Alameda, se hará alguna vez como uno de los mejores modelos para hermostrar la ciudad y darle comodidad en su tráfico.

Transformación de Santiago

El nuevo y magnífico edificio de la Bolsa Comercial no sería lo que es si no tuviera al lado la pequeña calle diagonal que permite darle vida, luz y aire, por sus dos costados. Si algún día se hace un edificio análogo al otro lado de la diagonal el conjunto será hermoso y es fácil comprender que si una calle diagonal como esa se hace más ancha y se prolonga por varias cuadras hasta tener por término una plaza, habrá en Santiago una perspectiva como las que tanto admiran en otras ciudades los viajeros acostumbrados a la triste edificación de las manzanas cuadradas al estilo colonial.



III

L proyecto de ley de transformación de Santiago presentado al Gobierno por la comisión nombrada en octubre de 1915 es más que modesto, es verdaderamente tímido, pues con el propósito de disminuir la resistencia que en la opinión puedan encontrar algunas de sus prescripciones ha reducido lo nuevo a un minimum, casi sólo a una muestra de lo que

en el porvenir podrá hacerse en favor de la ciudad.

Desde luego, se trata de completar las calles interrumpidas o tapadas como aquí se llaman, pues dificultan la circulación y son casi siempre preferidas por los rateros y difíciles de vigilar por la policía.

Por regla general, se conserva el ancho actual de las calles, pudiéndose uniformar las líneas de algunas que hoy han quedado con entrantes y salientes en virtud del régimen que ha estado en vigencia durante algunos años, mal este último que seguirá acentuándose mientras no se dicte la ley en proyecto. Algunas calles se ensanchan quedando fijado en la ley el ancho máximo que se les puede dar al regularizarlas; este ancho es en casi todas el que actualmente tienen en alguna parte de su extensión.

Transformación de Santiago

Mientras no se apruebe por el Presidente de la República el plano que se haga conforme a la ley, las rectificaciones aludidas deben hacerse por acuerdos generales de la Junta de Transformación y cuando no haya resoluciones referentes al caso que se presente, se tomarán por la Junta acuerdos especiales para cada circunstancia. Desde que el proyecto sea ley hasta que se apruebe el respectivo plano, no habrá, pues, tropiezos para los propietarios de la ciudad que deseen edificar y a medida que se construyan los edificios el plan de conjunto irá resultando paulatinamente.

Se preguntará por qué la Comisión no presensó un plano desde luego, pero la razón es clara, cualquiera modificación que el proyecto sufra en el Senado o en la

I. Valdés Valdés

Cámara, haría inexacto el plano confeccionado, que más que útil, resultaría expuesto a confusiones, pero una vez que el proyecto sea ley, ha llegado el momento de hacer el plano definitivo que aprobado por el Presidente de la República pasa a ser inamovible durante quince años.

El proyecto contiene también nuevas avenidas; una de las más interesantes, de las más centrales y de las más fáciles de realizar, es la que rodeará el cerro de Santa Lucía y se prolongará hasta el Parque Forestal, ensanchando a 25 metros la calle José Miguel de la Barra. Desde el frente del Palacio de Bellas Artes, se verá, pues, una ancha avenida que se bifurca en dos en la calle de la Merced, una por cada lado del cerro hasta llegar a la Alameda.

Transformación de Santiago

La que va por la actual calle de Santa Lucía está en su mayor parte realizada, pues los edificios han ido tomando la línea que les corresponde, y son ya muy pocos los que al reconstruirse deben ceder algunos metros a la calle.

La que va por el lado oriente del cerro se aleja un poco de éste, dejando comprendida parte de la calle del Rosal entre los terrenos anexos al cerro y que formarán parte de las plantaciones de éste, dificultadas acaso un poco por las destrucciones que últimamente se han ejecutado en aquella calle.

Se expropian algunas casas de la Alameda de las Delicias, muchas de la calle del Cerro, algunas de la calle de Valdivia y de la calle del Rosal. En este terreno se traza una avenida de 20 mtr. de ancho, siguiendo la curvatura del cerro

desde la calle Merced hasta la Alameda; se harán lotes en estos terrenos, que quedarán todos con frente a la avenida, los que se venderán en subasta pública.

Seguramente, pues, sin costo alguno se habrá cambiado ese barrio mal trazado y peor edificado en una hermosa avenida que al dividirse en dos deja al cerro aislado entre árboles y jardines, al mismo tiempo que se establece una amplia comunicación entre el Parque Forestal y la Alameda de las Delicias, quedando el triángulo de edificios que está entre el Santa Lucía y la Plaza Italia, rodeado por tres avenidas.

Nadie dejará de reconocer la hermosura del Parque Forestal y del Parque Centenario, se impone la conveniencia de unir estos dos pulmones de la ciudad por una

Transformación de Santiago

gran avenida que hasta la Estación Mapocho está ya delineada y en gran parte edificada.

El proyecto prolonga esta avenida hasta la Estación Yungay, trasladando el Mercado Central y la Cárcel Pública a otras localidades y vendiendo en lotes los terrenos que ambos edificios ocupan y que son de tan alta avaluación, que darán el costo de nuevos edificios más apropiados para su objeto, ya que tanto el Mercado como la Cárcel son ahora deficientes y la última ocupa un lugar que por su situación al lado de la más central de las estaciones de pasajeros que hay en Santiago, estará mejor aprovechado por hoteles u otros establecimientos de importancia que por una Cárcel estrecha para su objeto e inadecuada por el concepto algo

I. Valdés Valdés

antiguo ya con que fué construída.

Como entre las calles que se ensanchan o rectifican está comprendida la Avenida Brasil, va a quedar la parte central de Santiago rodeada de grandes avenidas o boulevares que facilitarán el tráfico.

Un viajero colocado en la Alameda frente al cerro puede dirigirse por las avenidas que rodean éste hasta el Palacio de Bellas Artes y por la Gran Avenida Forestal-Centenario hasta Brasil, por donde sigue hasta Alameda para volver a su punto de partida o si lo desea, puede seguir por la avenida que bordea al Parque Centenario hasta la Estación de Yungay y por Matucana hasta tomar otra vez la Alameda.

El blok de edificios entre Brasil, Matucana, Parque Centenario y Alameda queda demasiado com-

Transformación de Santiago

pacto, pero el proyecto prolonga la Avenida Portales hasta Brasil, con lo cual queda esa parte de la ciudad dividida en dos secciones rodeadas ambas de avenidas.

Como está dicho, el propósito es siempre que el tráfico de una parte a otra de la ciudad se haga por las avenidas y que se entre a las calles sólo para el servicio interno de cada barrio, pero no para trasladarse de un barrio a otro.


Las avenidas proyectadas o las actuales con su ensanche no resultan excesivamente amplias, en algunos años serán deficientes y se optará entonces por las avenidas diagonales que son sin duda la mejor solución teórica y práctica del problema del tráfico dentro de una ciudad que no tiene población suficiente para construir ferrocarriles subterráneos, elevados o

I. Valdes Valdes

mixtos, los que equivalen a ponerle a las ciudades una segunda red de calles, debajo o encima de las otras.



IV

N el límite sur de la ciudad el proyecto contempla una avenida paralela al ferrocarril de circunvalación en toda su longitud, hasta juntarse con el ferrocarril de Melipilla. Antes de mucho esta avenida habrá quedado dentro de la ciudad como está ahora la Avenida Matta, que también fué en un tiempo el límite sur de Santiago, y contendrá al ferroca-

rril que para entonces será una línea interna que correrá por un boulevard en casi toda su extensión.

Al poniente, la actual y hermosa Avenida General Velasquez que está construída en una buena extensión y en forma perfectamente acertada, se prolonga hacia el sur hasta juntarse con la anterior en el ferrocarril de Melipilla. La misma Avenida General Velasquez, prolongada unos cuantos metros hacia el norte llega a la Quinta Normal con uno de cuyos caminos interiores coincide exactamente.

Esta avenida interior de la Quinta está vecina a la muralla poniente que actualmente sirve de cierre a ese paseo y da lugar según el proyecto a desarrollar un hermoso programa para ese barrio.

Transformación de Santiago

Consiste este plan en que dicho camino se destine, ensanchándolo al servicio público como cualquiera calle de la ciudad, quedando así prolongada la Avenida General Velasquez hasta la calle Santo Domingo.

El costado oriente de esta avenida sería una reja que sirviera de cierre a la Quinta, al costado poniente donde está la actual muralla de cierre y hacia donde debería hacerse el ensanche, hay una faja de terreno comprendida entre la Quinta y una pequeña calle vecina a la cual dan frente estas propiedades de ínfimo valor.

Adquirida esta faja de terreno y dándole a esos sitios frente a la avenida en cuestión obtendrían incalculable apreciación porque los edificios que en ella se construyeran, además del frente a una her-

mosa avenida tendrían la vista al través de la reja sobre toda la Quinta Normal. Sería una situación parecida a la que tienen los edificios que en París rodean al jardín del Luxemburgo, los que en Berlín rodean al Thiergarten y, en pequeño, la de los que en Santiago rodean al jardín del Congreso.

Algún día las avenidas de la Quinta servirán de paso a los carruajes hacia el barrio poniente de la ciudad, como sucede en los parques antes indicados y así llegaría a tener vida ese barrio que, rodeando a un gran jardín, sería de los más privilegiados y hermosos de Santiago.

Por fin, lo más interesante y lo más valiente del proyecto es la avenida que va del frente del Palacio de Gobierno hasta el Llano Subercaseaux.

Transformación de Santiago

Para realizarla hay que expropiar todos los terrenos comprendidos entre las calles de Galvez y Nataniel desde la Alameda de las Delicias hasta la Avenida Matta y además las propiedades de la acera oriente de la calle de Galvez y de la acera poniente de la de Nataniel en el mismo trayecto, como también los terrenos que sean necesarios para la prolongación de la misma desde la Avenida Matta hasta el Llano Subercaseaux, más una faja de 40 metros a cada lado del trazado de esta prolongación.

El eje de la avenida en la primera sección será una recta que una el centro del frontispicio del proyectado Palacio de Gobierno, con el centro de la cuadra de la Avenida Matta, comprendida entre Galvez y Nataniel y el eje de la segunda sección se determinará

uniendo este último punto con el centro del Llano Subercaseaux en su salida a la Avenida San Joaquín.

Habrà pues, que hacer en esta faja de terreno lotes apropiados para edificar con frente a la futura avenida y con frente a ambos lados de las calles de Galvez y Nataniel, modificadas y rectificadas como corresponde.

Entre la Avenida Matta y el Llano Subercaseaux los lotes de terreno tendrán frente a la avenida en proyecto y todos más o menos 40 metros de fondo.

La perspectiva desde el Palacio de Gobierno habrá de ser hermosísima y el punto de vista indispensable será algún monumento o a lo menos un grupo de árboles colocado en la Avenida Matta donde se juntan los ejes de las

Transformación de Santiago

dos secciones en que queda dividida la que está en proyecto, y que daría gran porvenir a ese barrio, un poco ofuscado ahora por calles estrechas y tortuosas.

En algunas ciudades se han realizado proyectos de esta clase por medio de grandes casas constructoras que en propuestas públicas se hacen cargo del negocio, pagan las expropiaciones, pavimentan y ejecutan las calles y venden los sitios de manera que la ciudad realiza sin costo y en ocasiones con ganancias un gran progreso que tal vez no podría obtener si se quisiera administrativamente ejecutar este programa, puesto que las empresas constructoras combinan el negocio de venta de sitios, con la construcción de edificios al gusto del comprador y aún con la de edificios de arriendo que

explotan por su cuenta en aquellos terrenos que podrían quedar vacíos entre los enajenados y cuyo valor despreiciarían, pues nadie se interesa por vivir en una calle en que unos sitios están edificadas y otros eriazos.

Antes de la guerra, existían sociedades belgas, que con grandes capitales y personal especialmente preparado, se ocupaban de realizar esta clase de negocios. La transformación de la ciudad de Lieja fué hecha por este procedimiento.

Existen también sociedades de esta clase en Estados Unidos y si algún día se entrara por este camino, sería sin duda con una o con varias de estas últimas empresas con las que se podría llegar a un resultado.

Nadie podría creer que mientras

Transformación de Santiago

dures la actual conflagración mundial, haya llegado el momento apropiado para realizar este plan, pero, si al ser esto posible, se principia a estudiar el proyecto, no se llegará probablemente a un resultado, mientras que si está estudiado de antemano, no se perderá el tiempo cuando llegue el caso de realizar este interesante progreso para la ciudad.

Las líneas de tranvías deberían quedar en las mismas calles que ahora ocupan; las avenidas, salvo la de ancho excepcional, como la Alameda, no deben tener nada que sea obstáculo a la rapidez y facilidad de la marcha de carruajes y automóviles, los que dejando libres las calles vecinas permiten también más fácil carrera a los tranvías; este principio debe ser aplicado en general en la ciu-

I. Valdés Valdés

dad y no sólo en el caso en cuestión.

En todos los países prósperos, las capitales crecen porque la gente que se enriquece con el trabajo, minas, agricultura, etc., se viene a vivir en la ciudad, pero como no edifican sus palacios en las calles angostas y tortuosas, se van a los alrededores, a las partes nuevas, y así algunos barrios centrales quedan antiguos y mal edificados, al mismo tiempo que la ciudad se extiende con exceso; pero haciendo un barrio hermoso y nuevo dentro de lo antiguo, como sería aquel de que nos ocupamos, ahí se iría concentrando la edificación durante algún tiempo, evitando el crecimiento desmesurado de la ciudad que trae la inevitable deficiencia de sus servicios o a lo menos su encarecimiento exagerado.



V

NADIE creará sin duda que un programa para el desarrollo de la ciudad, como el que se acaba de indicar, pudiera ser llevado a término por la Municipalidad. Esta convicción es tan absoluta y tan unánime en Santiago que evita dar las razones que ha tenido la Comisión para proponer un organismo llamado Junta de Transformación de Santiago, al

I. Valdes Valdes

cual queda encargada la dirección y supervigilancia de las obras a que se refiere la ley de que nos ocupamos.

La Junta se compondrá del intendente de la provincia, del primer alcalde de la Municipalidad y de siete miembros nombrados por el Presidente de la República que durarán en sus funciones por el término de cinco años. Deberá sesionar con asistencia de cinco de sus miembros a lo menos y con arreglo a un reglamento dictado por ella misma con aprobación del Presidente de la República.

Bajo la dependencia de la Junta de Transformación se organizará una oficina denominada Oficina del Plano encargada de la confección, guarda y conservación del Plano Oficial de Santiago, de la ejecución de los acuerdos de la

Transformación de Santiago

Junta y de la inversión de los fondos consultados para la realización de las obras de que trata la ley. La oficina será regida por un director nombrado por el Presidente de la República, a propuesta de la Junta, de la cual será secretario, con categoría de empleado superior. El resto del personal de la oficina será contratado por la Junta con excepción del cajero y contador que serán nombrados por ella a propuesta del director. Este último es responsable de la inversión de los fondos de la transformación y rendirá sus cuentas como los empleados fiscales.

¿De donde se obtendrán estos fondos? Como el programa de trabajo está dividido en diversas secciones independientes unas de otras aunque relacionadas entre sí, los gastos se harán también de

1. Valdés Valdés

distinta manera y con fondos que se obtienen por diversos medios.

En conformidad al artículo 15, se autoriza al Presidente de la República para invertir hasta la suma de cuatro millones de pesos en la compra de un terreno adecuado para Cárcel de Detenidos y Procesados y en la construcción de edificios para este objeto, en los cuales tengan colocación los Juzgados del Crimen, el personal de Policía dedicado a las pesquisas de los delitos y la guardia de seguridad.

En el mismo artículo se autoriza al Presidente de la República para emitir en el país bonos del Estado que ganen siete por ciento de interés y que tengan una amortización de 2% anual con el objeto de procurar los fondos que requiera la construcción de la Cárcel. A la

Transformación de Santiago

amortización extraordinaria de estos bonos se destinan los dineros en que se vendan los terrenos que actualmente ocupa la Cárcel Pública, el cuartel de policía y la plazuela anexa, entre las calles de Teatinos, Amunátegui, San Pablo y Av. Forestal-Centenario, con excepción de los destinados a dar a esta última el ancho correspondiente. Si hay sobrante, éstos ingresan a los fondos de la transformación.

En la misma forma se obtendrán los fondos destinados a construir el mercado modelo y con el cual se compensará a la Municipalidad de Santiago el valor de expropiación del mercado actual, cuyo terreno vendido en lotes, proporcionará los fondos requeridos, debiendo, si resulta un saldo a favor de la Municipa-

lidad, ser pagado por el Fisco al contado, y si el saldo resulta a favor del Fisco, lo pagará la Municipalidad en 15 años mediante un 6% semestral del valor de dicho saldo, quedando afectadas a este pago las entradas del Mercado hasta la suma correspondiente.

Aparte de estos trabajos que podríamos llamar extraordinarios, se necesitan los fondos con que se deben pagar las expropiaciones indispensables para rectificar algunas calles, para comunicar unas con otras las que están interrumpidas y para establecer una que otra plaza en los barrios más oscuros de la ciudad; en una palabra, para hacer los gastos que exige el desarrollo paulatino de ésta.

Estos fondos se constituyen según la ley de la manera siguien-

Transformación de Santiago

te: 1.º Con una cuota de 10% de la contribución de haberes muebles e inmuebles, que según la ley vigente corresponde a la Municipalidad de Santiago. 2.º Con el producto de un recargo de medio por mil que gravará en el impuesto de haberes a todos los predios situados en el recinto urbano de la ciudad, debiendo deducirse esta contribución de la fiscal mientras esta última subsista. 3.º Con el producto de un impuesto a las puertas y vidrieras de locales destinados a negocios, el que será cubierto por el dueño de éste. 4.º Con los derechos y multas en que incurran los infractores de las ordenanzas o reglamentos de edificación que dicte el Presidente de la República. 5.º Con el producto de un impuesto que gravará a los anuncios o letreros colocados en

las paredes, etc. 6.º Con el sobrante que quede a favor de la ciudad por las compras y ventas de terrenos necesarios para construir las avenidas, y 7.º Con obligaciones del Estado que en suma limitada anualmente y previa autorización del Senado emita el Presidente de la República para el objeto indicado.

Podría pensarse que la construcción de una cárcel fuera más costosa, aun eligiendo un terreno apropiado y no muy central, que el precio de venta que se obtuviera por los lotes en que habría de dividirse para venderse el terreno actual, pero hay que tomar en cuenta que la cárcel es ya estrecha para su objeto y que se estudiaba en las oficinas la idea de ponerle uno o dos pisos más.

Si con el dinero que a este tra-

Transformación de Santiago

bajo se iba a destinar, con la venta de la actual cárcel tan desgraciadamente ubicada y con la del cuartel de policía que está ruinoso, se puede construir una cárcel amplia, cómoda, moderna y que concentre todos los servicios relacionados con éste, se habrá hecho para la ciudad el mejor de los negocios, porque, al mismo tiempo que se mejora un servicio público se da vida a un barrio al cual la vecindad de la Estación Mapocho ha dado importancia primordial.

No deja de ser valiosa la consideración de evitar para la ciudad el bochorno de que todos los extranjeros tengan que atravesar actualmente la parte más miserable de Santiago para llegar a la más hermosa y central de sus estaciones; realizada esta parte del proyecto, los viajeros entrarían a San-

tiago por la hermosa Avenida Forestal Centenario, viendo a un lado el canal del Mapocho prolongado hasta el puente del ferrocarril, el parque Centenario y los hermosos edificios que se habrán de construir en los actuales terrenos baldíos que pasarán a estar admirablemente situados.

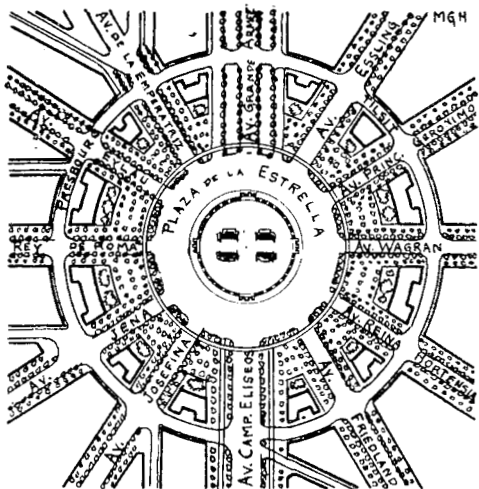


VI

ACTUALMENTE cada propietario edifica en Santiago según su parecer, sin tomar en cuenta la estabilidad de su construcción para el caso de temblores o sus condiciones contra incendios, poniendo así en peligro no sólo a los habitantes de su propia casa, sino a los de las casas vecinas y aún a cualquiera de los de la ciudad.

Para salvar los inconvenientes

apuntados, la nueva ley establece que el Presidente de la República dictará un reglamento en que determine: 1.º las condiciones que deben llenar los edificios para la seguridad contra incendios y terremotos; 2.º la clase de construcciones que sean prohibidas en el recinto urbano o en algunos de sus barrios; 3.º las reglas a que debe sujetarse dentro del mismo recinto la construcción de acueductos, desagües o depósitos de agua de cualquier especie y su uso o conservación bajo el punto de vista de la seguridad, higiene y ornato de la población; 4.º la altura mínima que deban tener los edificios en algunas avenidas de la ciudad; 5.º la altura máxima de los mismos según la naturaleza de la construcción y el ancho de la calle o avenida.



PLAZA DE LA ESTRELLA; PARIS.

EL ARCO DE LA ESTRELLA OCUPA EL CENTRO. TODAS LAS CASAS TIENEN JARDIN AL FRENTE. PARTEN AVENIDAS EN TODAS DIRECCIONES.

Transformación de Santiago

Hace tiempo a que en todas las leyes sobre expropiación se hace referencia a la ley de 18 de junio de 1857 por considerarse que sus procedimientos son superiores a los que establece la legislación vigente al respecto. El actual proyecto toca también este punto fijando procedimientos que aunque más rápidos y menos expuestos a la paralización de las obras que los actuales, contemplan ampliamente en todo caso el derecho de los propietarios.

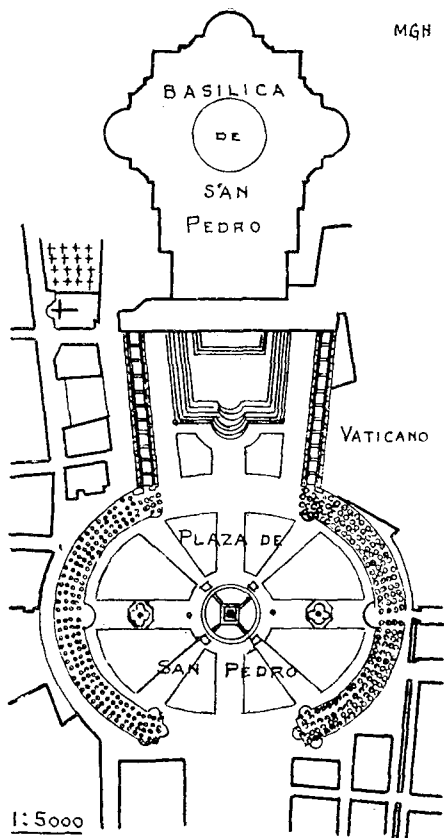
Como la prolongación de las calles interrumpidas va a dar por resultado que una misma calle tenga varios nombres según sus diversas secciones y como hay también calles con nombres repetidos en la ciudad, la Junta de Transformación queda autorizada por la ley para hacer por una sola vez

I. Valdés Valdés

la revisión de los nombres de las calles con el propósito de obviar las repeticiones y semejanzas de ellos.

Hemos dicho ya que nada dificulta tanto los buenos servicios de una ciudad como su ilimitado ensanche; si todos los dueños de terrenos vecinos a Santiago pueden convertir sus chacras en barrios de la población, si venden los sitios y la ciudad se hace cargo del alcantarillado y la pavimentación de las calles y si todavía estos barrios se trazan sin sujeción a plan ni a principio alguno, no podrá haber mejor negocio para estos felices propietarios ni peor negocio para la ciudad.

El proyecto establece que a menos de tres kilómetros de distancia de los límites urbanos de la población y dentro de ellos no se podrá



MGH

BASILICA
DE
SAN
PEDRO

VATICANO

PLAZA DE

SAN PEDRO

1:5000

PLAZA DE SAN PEDRO.- ROMA.

Transformación de Santiago

proceder a la formación de 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.

Dispone también que una vez aprobado el plano; el dueño del terreno deberá otorgar una escritura pública con el Fisco en que ceda gratuitamente al dominio nacional de uso público la parte destinada a dichas vías y plazas, y, por fin, establece que 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 avenidas 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, debiendo todas estas obras pasar a ser propiedad municipal desde que se entreguen al servicio.

La Junta podrá exigir el establecimiento del alcantarillado en los puntos en que este servicio exista, y en este caso el dueño del terreno si éste fuese regado, deberá ceder a beneficio de la Municipalidad la dotación de agua corriente necesaria para abastecerlo.

Establece, por fin, que las construcciones que se emprendan en los nuevos barrios deberán consultar a lo menos las condiciones de seguridad, higiene y apariencia exterior adoptadas en las cons-

Transformación de Santiago

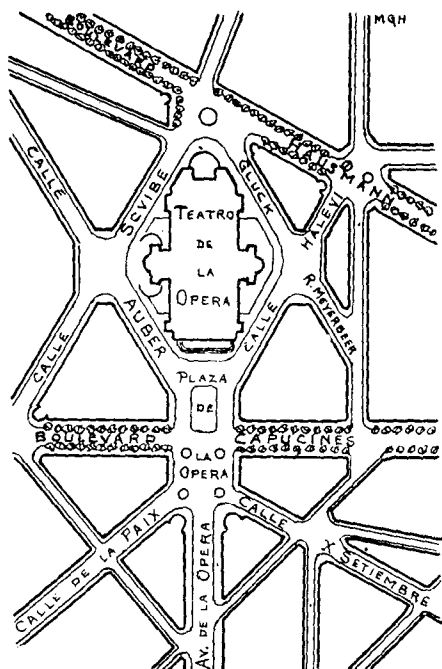
trucciones oficiales del Consejo Superior de Habitaciones para Obreros.

La ventaja de que la Junta de Transformación revise y apruebe los planos de todos los nuevos barrios que se anexen a la ciudad, hará llevar un propósito de unidad y de experiencia a donde hasta ahora se procedía con exceso de libertad, falta de estudio y sin relación entre unos barrios y otros, los que en adelante podrán construirse con puntos de contacto que las unan.

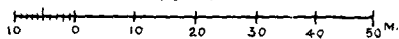
Acaso en barrios nuevos que con el tiempo se agreguen a la población pueda variarse la monotonía o la uniformidad de la construcción actual. ¿Por qué no evitar entonces la conocida plaza cuadrada del régimen español? ¿Por qué no hacer una plaza redonda

como la Plaza de la Estrella o las de Italia o de las Naciones en París, de las cuales irradian entodos sentidos, avenidas de la primera, y avenidas y calles de las otras dos? ¿Por qué no hacer alguna plaza, dos o tres veces más larga que ancha, que hiciera recordar a la Puerta del Sol de Madrid, a la Plaza de España en Roma, a la Plaza María de Munich, a la de San Marcos en Venecia, o a las de Jena y de la República en París? También puede hacerse una plaza semi-circular, como la Plaza Vauban que está a espaldas de los Inválidos o una ovalada como la de San Pedro en Roma.

Estas proporciones en una plaza, como la bifurcación de una avenida en dos calles, permiten ubicar en las mejores condiciones edificios de carácter monumental



1:1250



AVENIDA, PLAZA Y TEATRO
DE LA OPERA,
PARIS.

Transformación de Santiago

o por lo menos de aspecto artístico, como un teatro o una iglesia, que al mismo tiempo que dan un hermoso punto de vista pueden ocupar una localidad en que las calles no se separan mucho unas de otras, de manera que el edificio colocado en esas condiciones tiene puertas de salida hacia la plaza o avenida que está al frente y hacia las calles que quedan a los lados, situación especialmente ventajosa para aquellos en que se acumula mucha gente, cuyo escurrimiento a un mismo tiempo conviene facilitar especialmente en los casos de pánico.

El modelo clásico en París de esta distribución respecto a un teatro es el de la Opera frente a la avenida del mismo nombre y en cuanto a iglesias puede citarse la Magdalena que sirve de término a

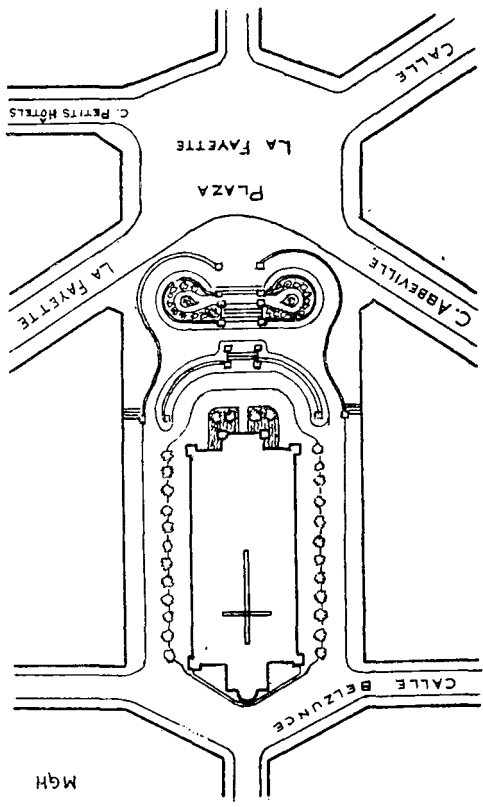
la calle Real, el Panteón (Santa Genoveva) frente al cual termina la calle Souffot o la iglesia de San Vicente de Paul en la Plaza Lafayette.

La Plaza Italia en Santiago estaría especialmente indicada para ser de forma redonda, teniendo al centro un espacio con bancos donde el público esperara los tranvías que convergen casi todos a dicha Plaza.

Más afuera estarían las líneas, como lo están actualmente; en seguida una calle circular para los carruajes; más afuera veredas anchas y por fin los edificios trazados circularmente, sirviendo de centro el actual monumento central de la Plaza.

Como, salvo una de las casas, todas las demás construcciones que rodean ese sitio son muy antiguas,

PLAZA LA FAYETTE E IGLESIA
SAN VICENTE.-PARIS.



MGH

Transformación de Santiago

podría realizarse ese programa con muy poco costo. En algunos años más sería, o muy costoso o imposible de realizar.

En los barrios cuyo plano ha sido bien estudiado, debe contemplarse también la distribución de plazas grandes o pequeñas, según las condiciones que las intersecciones de las calles permiten realizar y en las cuales deben colocarse árboles, bancos, juegos de agua o algún monumento.

Los más cuidadosos constructores de ciudades recomiendan distribuirlos de manera que todo habitante encuentre uno de estos refugios contra el cansancio o el desgaste a menos de 500 metros de su habitación.

El propósito con que debe trazarse o transformarse una ciudad es el de hacerla cómoda, higiénica

I. Valdes Valdes

y hermosa, ya que así se atrae más a los extranjeros, se favorece el comercio y se aumenta para sus habitantes el bienestar personal y el agrado de la vida.