

PROYECTO DE TRANSFORMACION DEFINITIVA DE SANTIAGO

CARLOS PINTO DURAN

TALLERES DEL DIARIO ILUSTRADO
SANTIAGO DE CHILE
1938



PROYECTO DE TRANSFORMACION DEFINITIVA DE SANTIAGO

Consideraciones generales:

- 1.- Gran avenida de circunvalación.
- 2.- Bosques municipales.
- 3.- Red de avenidas longitudinales y transversales.
- 4.- Ferrocarril subterráneo.
- 5.- Red de tranvías.
- 6.- Formación de una nueva empresa de energía eléctrica.
- 7.- Plazas y jardines.
- 8.- Trabajos en los cerros.
- 9.- Termas de San Cristóbal.
- 10.-Transformación de la plaza de la Moneda.
- 11.-Formación de un gran barrio industrial y obrero.
- 12.-Reglamentación de la edificación particular.
- 13.-Plan de construcciones fiscales y municipales.
- 14.-Monumentos.
- 15.-Letreros y carteles.
- 16.-Tranvías y autobuses.
- 17.-Aceras y calzadas.
- 18.-Aseo, alcantarillado y agua potable.
- 19.-Desviación del Mapocho.
- 20.-Problema financiero de la transformación.

Se acompaña un plano demostrativo de la ciudad, que indica el trazado de la Avenida de Circunvalación, el espacio que ocuparían los Bosques Municipales y los recorridos del Ferrocarril Subterráneo (pág. 19).

Las personas que han visitado el continente, están de acuerdo en atestiguar el rápido y enorme progreso edilicio de otras capitales americanas, principalmente de Buenos Aires, Río de Janeiro, Montevideo, México, Habana, Panamá, Lima y La Paz; ante cuyo avance triunfal, Santiago aparece estañado, avanzando lentamente, a considerable distancia de la mayoría de estas.

Podrán aducirse numerosas razones de carácter geográfico, demográfico y económico para explicar este fenómeno; pero, de todas maneras, aparece como indudable que Santiago no progresa como debiera, porque nunca se han dedicado ideas y esfuerzos de aliento en este sentido; porque la misma Revolución Militar que ha ejercido profundas influencias en los distintos ordenes de la vida nacional, no ha manifestado hasta ahora el firme propósito de dejar huellas imperecederas en el propio solar de la capital de la Republica.

Tiempo es ya, no obstante, de forjarse ideas y proyectos más precisos, más amplios, mas atrevidos, acerca de lo que puede y de lo que debe ser Santiago.

II

El anhelo de mejorar a Santiago se ha condensado hasta ahora, diseminada y desordenadamente, en obras imperfectas, rudimentarias, a veces grotescas y ridículas.

En materia de monumentos, se les ha erigido a *troche* y *moche*: baratos, pequeños, portátiles, para poder modificarlos y transportarlos anualmente.

La canalización del Mapocho, la obra de más aliento de los gobiernos usufructuarios del salitre, permaneció cuarenta años incompleta. Ahora se le prosigue lentamente hacia el oriente, sin haber proyecto de proseguirla hacia el poniente.

El cerro San Cristóbal, que debería ser uno de los principales adornos de la ciudad y que tanto costo nacionalizar, apenas ha sido modificado en siete años y continua afeando con su aridez y deformidad el panorama de Santiago.

Solo en los últimos años, la pavimentación ha recibido un impulso apreciable y únicamente en las vías principales; pues la mayor parte del área urbana continua sin pavimentación y casi sin veredas.

La iluminación eléctrica, contratada en condiciones deplorables, necesita ser extendida y difundida, pues enormes sectores distantes permanecen a oscuras.

¿Qué decir del aseo, de las plazas y avenidas, de los jardines y parques, que están demandando una transformación completa y que deberían abundar en los cuatro puntos cardinales de la ciudad?

III

Jamás ha existido cooperación entre el Gobierno y la Municipalidad para mejorar metódicamente los edificios públicos de Santiago.

Los edificios fiscales que deberían contribuir eficazmente al ornato, se construyen desordenadamente, sin arreglo a plan alguno, feos, anti-estéticos y hasta insalubres. El Estado conserva horribles y viejos establecimientos, como el Instituto Nacional, el Hospital de San Juan de Dios y los antiguos Tribunales, en el corazón de la ciudad. El Municipio, a su vez, nada hace por mejorar de una vez los suyos, en conveniencia propia y de la población: una de sus más valiosas propiedades, el Mercado Central, es el lunar de la ribera del Mapocho.

Entretanto, no ya por razones de ornato, sino de evidente economía, un vasto plan de construcciones fiscales y municipales contribuiría armónicamente a la transformación de Santiago.

IV

La edificación particular, por su parte, crece a la criolla, en el mayor desorden, sin sujeción a normas elementales ni a vigilancia eficaz. Cada uno construye como quiere y con absoluta libertad, sin tomar en cuenta para nada la conveniencia general y el proyecto de la localidad. Aun en simples detalles, como la falta de enlucido y estuco del costado de la mayoría de los edificios, que tanto afea la perspectiva sobretodo en las vías mas anchas, resalta la falta de cuidado de la autoridad.

Hasta en los barrios más centrales, miles de edificios muestran sus fachadas polvorientas, deshechas e inmundas.

Mientras todo se reglamenta, cualquier propietario tiene derecho a permanecer fuera de la línea de edificación; a conservar indefinidamente sitios eriazos y vetustos edificios que son borrones de barrios enteros; a ejecutar construcciones ridículas que no se tolerarían en ninguna parte.

Carecemos de normas a que deban estar sujetas las construcciones en general; y en particular, las de cada barrio, calle o avenida.

V

Estos y otros muchos factores de atraso y rutina, provienen de un común origen: la falta de una autoridad vigilante, que mande y ordene de conformidad a ideas fundamentales, a un plan sistemático y continuo, a conocimientos e ideas modernas acerca de lo que debe ser una gran ciudad.

En esta materia no se puede vivir al día, a ojos cerrados, trabajando para hoy sin pensar en mañana.

La construcción y conservación de la ciudad tendrá que obedecer a un vasto plan de conjunto por desarrollar y perfeccionar en un buen número de años.

En una época de avanzada civilización, cuando el desenvolvimiento de las grandes ciudades mundiales toma contornos fantásticos, Santiago no tiene derecho a permanecer bajo la manta del huaso colonial, a estañarse y quedar atrás, siendo así

que bien podemos hacer de ella, no solo muestra confortable, mansión de todos, sino un gran punto atractivo del turismo.

VI

La experiencia de los tiempos más remotos, enseña que las obras humanas importantes y perdurables obedecieron a planes gigantescos y atrevidos para su tiempo, que se cumplieron durante años, a veces durante siglos.

Los vestigios arquitectónicos de los pueblos orientales y de los aborígenes de América, de los griegos y de los romanos; fueron la realización de concepciones audaces que demandaron largísimo y costosísimos trabajos.

Los posteriores de la Edad Media y el Renacimiento, de los siglos XVII a XIX, de que se honran los pueblos europeos, se ciñeron a vastos planes, demandaron el trabajo de las multitudes y requirieron largos periodos para llevarse a cabo. En Roma, el Vaticano fue la obra de muchos papas; y en el tiempo actual, el monumento a Victor Manuel I, se esta construyendo desde largos años.

Entre nosotros, la Moneda, el puente de cal y canto, el templo de Santo Domingo y los tajamares del Mapocho, fueron obras magnas para su tiempo, emprendidas esforzada y pacientemente por hombres que miraban al porvenir.

He aquí una grande empresa que alguna vez debe forjarse y emprenderse, pues ya se esta retrasando y malogrando.

Nada valedero llega a obtenerse, si no se concibe primero la idea de hacerlo, si no se pone de relieve su necesidad o conveniencia, si no se traza el proyecto, no se propone el plan y no se acomete el trabajo.

VIII

El plan de transformación definitiva de Santiago habrá de ser el resultado de un estudio muy detenido y muy complejo; pues cabalmente es una de esas cosas que no se obtienen con ideas y esfuerzos simplistas, sino que son el efecto integral de una infinidad de factores y detalles.

No puede ser la tarea de un hombre, ni de una corporación, ni de un Gobierno. Necesita aunar muchas voluntades y muchos esfuerzos, estimulando todas las iniciativas útiles.

No solo requiere la cooperación de la autoridad local y central, del Gobierno y del Congreso; sino de las agrupaciones especialistas, de todos los técnicos, de todos los hombres de buena voluntad.

Tratándose de tan vasto esfuerzo colectivo, para el que convendrá estimular iniciativas, oír opiniones y aprovechar elementos dispersos; como será útil buscar el concurso de los arquitectos mas destacados, aplicando las innovaciones que hayan tenido mayor éxito en otras partes; será indispensable abrir amplio debate.

Con este objeto, lo mas practico será convocar a una gran Asamblea de Vecinos que se celebraría durante una semana, con asistencia de elementos escogidos por su preparación y su influencia en las distintas esferas; la cual entraría a dilucidar ampliamente la cuestión, secundada por extenso debate de prensa.

Esta Asamblea se dividiría en varias secciones correspondientes a cada materia principal; todas las cuales darían término a su trabajo con la elaboración de un proyecto complejo que pasaría a formar parte del proyecto general.

La transformación definitiva de Santiago se iniciaría así con arreglo a un plan armónico, resultante de un estudio bien meditado y acabado, para llevarla a efecto en un periodo de diez a veinte años. Dicho periodo podría dividirse en dos o tres etapas que abarcarían, en primer término, las obras más fáciles y urgentes y, para después, las más costosas y de más largo aliento, que se irían preparando, en todo caso, desde el primer momento.

Para que el trabajo de la Asamblea no se malogre ni quede en nada, se disolvería dejando constituido un Consejo, que, presidido por la autoridad local y secundado por una oficina técnica, tomaría a su cargo todo lo que tuviera relación con el plan hasta su término.

Como el plan demandara recursos propios y arbitrios radicales que, de otra manera, encontrarían obstáculos insalvables, será necesario dictar una ley especial que revista a este Consejo de facultades amplias, en ciertos casos dictatoriales.

IX

Con el propósito de dar a la Asamblea una base sólida que ordene el debate, evitando divagaciones y pérdidas de tiempo, se convocaría a base de un anteproyecto de transformación previamente estudiado por la autoridad, en el que se plantearían los distintos problemas por resolver.

Este anteproyecto podría consultar muchas buenas ideas insinuadas en distintas épocas sobre este particular, comprendiendo, entre otras, las obras fundamentales que siguen:

1.- Gran Avenida de Circunvalación

Como debe existir un limite racional que circunscriba la transformación y urbanización de Santiago, y fije, a la vez, los lindes propios de la comuna, la ciudad seria envuelta por sus cuatro costados con una gran avenida exterior de circunvalación que haría las veces de las murallas que encerraban a las poblaciones antiguas.

Esta gran avenida que tendría anchura de cien metros, llevaría la línea del ferrocarril de circunvalación y doble línea de tranvías.

Ambos costados de esta gran arteria se expropiarían para venderlos con grandes facilidades de pago y de edificación para fábricas y para habitaciones para obreros.

La Gran Avenida de Circunvalación se trazaría así:

Una línea recta que partiría desde la estación de Renca hacia el sur por la línea del ferrocarril a Valparaíso, atravesaría el río y seguiría hasta el camino del Carrascal. Cruzaría por este hacia el poniente hasta detrás del cerro Navia, cerca de donde cruzaría hacia el sur por la Avenida Lo López, hasta el camino a Lo Prado.

Ahí torcería en línea recta hacia el sureste hasta el cruce del ferrocarril al sur con el Zanjón de la Aguada.

En este punto cruzaría hacia el oriente, siempre en línea recta por sobre el Zanjón de la Aguada, que se canalizaría, saneando y embelleciendo uno de los barrios mas horribles de Santiago.

Al llegar al camino de Ochagavia, torcería por este hacia el sur hasta la calle Mercedes, donde torcería en línea recta hacia el oriente hasta el camino de Santa Rosa. Allí volvería por dicho camino hacia el norte hasta el Zanjón de la Aguada.

Desde allí, o sea desde la Avenida Berna, se dirigiría en línea recta hasta el cruce de la Avenida Larrain con el canal de San Carlos.

Torcería desde este punto, siempre en línea recta, hacia el noroeste por la ribera poniente del canal de San Carlos hasta el camino de Vitacura.

Ahí cruzaría el río y se dirigiría a la falda del San Cristóbal, que bordearía íntegramente por sobre la chacra de Lo Contador, y continuaría bordeando en curva en toda su extensión hasta El Salto.

En El Salto, cruzaría, en línea siempre recta, hacia el poniente, por detrás del Hipódromo Chile, hasta empalmar nuevamente con la estación de Renca.

Debidamente pavimentada, esta magna arteria exterior de Santiago, que tendría unos 50 kilómetros, ofrecería para el automovilismo y el turismo, atractivos muchos mas reales de los que puede presentar la enorme extensión de caminos asfaltados que ha hecho construir, el pleno despoblado, alrededor de Lima, el Presidente Lagua.

2.- Bosques Municipales

Como la Avenida de Circunvalación, dejaría en sus ángulos, dentro del plano de la ciudad, considerables extensiones de terrenos disponibles, se destinarían a formar en ellos seis grandes bosques municipales, que se plantarían con árboles frutales y forestales de la flora aborígen. Estos bosques serian los pulmones de la ciudad. Allí habría estadios, piscinas y campos de juegos para hombres y niños, para estudiantes y colegiales. Sus grandes extensiones plantadas y bien iluminadas en la noche, serian el punto de atracción de las familias, donde se iría a tomar baños de sol y aire en los días y horas de descanso.

Santiago, como todas las ciudades de veranos rigurosos, adolece del inconveniente de que obliga a gran parte de la población a emigran en aquella época del año, perturbando y paralizando sus actividades. Los que no logran hacerlo, las multitudes modestas y laboriosas que no pueden abandonar el trabajo, sufren el rigor del clima sin tener medios gratuitos de temprar sus efectos. Provisto Santiago de grandes bosques artificiales, que hermostearían a la par que sanearían sus alrededores, pasaría a ser una ciudad jardín de corte modernísimo, que proporcionaría a sus habitantes protección, atractivo y solaz en los meses de canícula.

Santiago ha sido hasta hoy una ciudad de gentes sedentarias, anti-higiénicas, poco amigas del sol, del aire, del agua, de la naturaleza tal cual es en si. Nuestros antepasados, aunque tuvieron otras ideas y costumbres, fueron, sin embargo, mas previsores que nosotros, y nuestros tres grandes paseos de mayor extensión; la Quinta Normal, el Parque Cousiño y el Cerro Santa Lucia, son anteriores a la Guerra del Pacifico.

En cerca de medio siglo, mientras la ciudad toma tan grande extensión, se han agregado solo unas pocas plazas, los jardines del Mapocho y el Cerro San Cristóbal, que sigue en su estado primitivo, tan árido como antes.

3.- Red de avenidas longitudinales y transversales

Por una serie de anomalías y defectos, el tráfico de Santiago tropieza con numerosas dificultades, adoleciendo de congestión en la parte central y de parálisis en el resto de la ciudad.

Siendo el trafico la vida de una población, el que facilita las actividades, hace circular la riqueza y da importancia a los barrios, es de todo punto necesario organizarlo y obviarlo, atravesando el área urbana, longitudinal y transversalmente, con una red de calles y avenidas bien pavimentadas y provistas de líneas de tranvías, todas las cuales deben ir a desembocar en la Avenida de Circunvalación.

Para ello, será necesario rectificar numerosos trazados de calles y avenidas; gran parte de lo cual esta ya consultado en el plano municipal que sirve de base a los permisos para edificar, en conformidad a la Ley de Transformación de Santiago de 7 de Septiembre de 1909.

Pero, sin bien, en el sector comprendido entre Alameda y Mapocho, Matucana y Plaza Italia, cabe poco ya de hacer, no ocurre lo mismo en los demás sectores, donde no es posible continuar procediendo paulatinamente, sino que urgen prontas y radicales reformas.

En el sector Alameda – Franklin - Vicuña Mackenna - Exposición, hay que rectificar, ensanchar y prolongar numerosas vías longitudinales y transversales; abriendo la avenida de la calle Gálvez; convirtiendo en una sola avenida las calles Eleuterio Ramírez Grajales; dando trazado uniforme y completo a la Avenida Diez de Julio; haciendo una sola vía de la Avenida Blanco y calle Copiapó; uniendo las calles

Antofagasta y Victoria a través del Parque Cousiño; uniendo y prolongando otras numerosas calles.

Algo semejante cabe hacer en los barrios ultra-Mapocho, ultra-Matucana y, particularmente, en el barrio alto de Providencia y Ñuñoa, donde se forma rápidamente una valiosa y moderna edificación sin sujetarse a convenientes trazados.

4.- Ferrocarril Subterráneo

De todas maneras, siendo costosísima la apertura de nuevas grandes avenidas en el plano central, la congestión del tráfico seguirá siendo un problema sin remedio mientras no se construya un ferrocarril subterráneo, a la manera de los que hay en otras grandes ciudades.

El ferrocarril subterráneo consultado en el presente proyecto constaría de dos secciones.

La primera formaría el triangulo Alameda-Plaza Italia-Mapocho-Matucana, encerrando el sector mas importante y populoso de la ciudad.

La otra sección consistiría en una línea recta que arrancarías de la Avenida de Circunvalación sur, frente al nuevo camino a San Bernardo, seguiría por la nueva avenida de la calle Gálvez, continuaría por Morande y, atravesando el río, tomaría la Avenida de la Paz hasta la Plazuela del Cementerio, que sería convertida en una gran plaza en combinación con el cerro Blanco, el que, a su vez, sería también aislado y hermoseedo.

El ferrocarril subterráneo, por su rectitud, rapidez y seguridad, ha sido un precioso auxiliar en todas las ciudades de gran movimiento y habrá de serlo también en Santiago.

5.- Red de tranvías

A la construcción del ferrocarril subterráneo, habría que agregar la construcción de una adecuada red de tranvías; pues el rápido crecimiento de la ciudad y sus obras de transformación harán impostergable el ensanche de sus medios de transporte.

Es inconcebible que, en treinta años, la construcción de líneas de tranvías haya sido casi nula; que no pocos sectores tan populosos como extensos permanezcan en el más completo abandono, por carecer absolutamente de este medio de comunicación.

Como queda dicho, Santiago adolece de congestión central y parálisis de sus extremos. El tráfico se arremolina en ciertas direcciones y es casi nulo en las demás.

Hay que hacer que la circulación produzca sus saludables efectos hacia todos los puntos, realizando un programa de construcciones y prolongaciones de líneas que estimulen el progreso por igual de extensos barrios, actualmente horribles y casi muertas.

Si se construyen costosas líneas férreas, atravesando desiertos y bosques, solo para dar vida a extensas regiones ¿no es más provechoso construirlas en plena ciudad para dar vida a calles y barrios?

1. Como norma general, todas las líneas actuales deberán prolongarse para empalmar con la Avenida de Circunvalación; la cual, según queda dicho, sería cruzada por doble línea en toda su extensión.
2. La línea n° 10, Purísima, seguiría por la actual Avenida de Circunvalación hasta la nueva Avenida de Circunvalación.
3. La línea n° 11, Providencia, sería una sola con la 27, Los Leones.
4. Como la Avenida de las Delicias deberá prolongarse por el poniente hasta la Avenida de Circunvalación, la actual línea n° 1, atravesaría la ciudad de este a oeste por esta avenida en toda su extensión.
5. La línea n° 16, Cochrane, atravesaría el río para ir a empalmar con la que se proyecta por Fermín Vivaceta hasta el Hipódromo Chile.
6. La línea n° 17, Avenida España, continuaría por la Avenida Club Hípico y volvería por la Avenida Beaucheff.
7. La línea n° 18, Club Hípico, seguiría por la Avenida Viel y volvería por San Ignacio.
8. La línea n° 21, Huérfanos, continuaría hasta la Plazo Bello, atravesaría el río y seguiría por Loreto hasta el San Cristóbal.
9. La línea n° 33, Avenida Matta, seguiría por Pío IX y actual Avenida de Circunvalación hasta la nueva Avenida de Circunvalación en su trazado norte.
10. Se construiría una nueva línea que haría su recorrido por la calle Exposición, calle Antofagasta, Avenida del Mirador, Avenida Penitenciaria, calle Francklin hasta Vicuña Mackenna y, por esta, hasta la Avenida Matta.
11. Se establecería una línea diagonal que tendría el mismo recorrido que efectúan actualmente las góndolas, para lo cual sería menester construir solo algunos trozos.
12. Otra línea transversal partiría en el poniente, desde la Avenida de Circunvalación, por Blanco Encalada, Avenida Republica, Avenida Cumming, atravesaría el río, torcería hasta el este por la Avenida Zenteno y empalmaría también con la que se proyecta por Fermín Vivaceta.
13. Una doble línea correría en ambas riberas del Mapocho desde Vitacura hasta el Carrascal.
14. Es inoficioso agregar que se construirían líneas hacia los estadios y bosque municipales y en todas las avenidas que se proyectan.

6.- Formación de una nueva Empresa de Energía Eléctrica

Larga y costosísima experiencia demuestra que la ciudad no podrá continuar en lo sucesivo bajo la opresión de un monopolio en el suministro de la energía eléctrica y que acá, al igual de las demás grandes ciudades, debe haber dos o mas empresas de electricidad. En Buenos Aires, hay dos compañías de luz y cinco de tracción eléctrica.

La prudencia aconseja no ensanchar las concesiones de la actual Compañía de Electricidad, sino propender a la formación de otra nueva que, afortunadamente, podría aprovechar fuerzas hidráulicas aun disponibles.

La nueva empresa entablaría saludable competencia, tomando gran parte del alumbrado particular, especialmente en los barrios distantes de Santiago; el alumbrado municipal que resta por contratar; el que harán menester las obras de ensanche y urbanización, y el que ira necesitándose en los caminos y campos circundantes de Santiago.

Pero, su base principal serían el ferrocarril subterráneo y las numerosas nuevas líneas que se indican en el plan antes esbozado.

Como el ferrocarril subterráneo es obra de gran aliento y como algunas nuevas líneas no serian reproductivas desde el primer tiempo; tratándose, por otra parte, de obras de fomento, que estimularían la urbanización y valorización de los barrios, devolviendo a la larga ciento por uno, habría que garantizar a los fuertes capitales que se invirtieran en esta empresa un interés mínimo.

7.- Plazas y jardines

Se estudiaría un plan general de transformación y embellecimiento de las plazas y jardines, ensanchando algunos y formando otros nuevos, especialmente, aparte de los bosques ya proyectados, a lo largo de la Avenida de Circunvalación.

Para este objeto, habrá que dar gran impulso al servicio de plantación de la Municipalidad, estableciendo grandes criaderos en tiempo breve para arbolar todas las calles que lo permitan, plantando los nuevos bosques, los cerros, los parques y las plazas.

La transformación de los paseos en general deberá efectuarse, llamando a concurso a los paisajistas más notables para desarrollar un plan completo, por costoso que sea, en cierto periodo de años; recurriendo a plantaciones de valor y adornándolos con obras artísticas de cemento, piedra y mármol.

Debe quitarse a ciertas plazas y jardines el sello de meras plantaciones estáticas, sin vida ni movimiento, donde solo es posible pasearse y tomar asiento, prohibiéndose a los niños correr y jugar.

Ciertas plazas deben dedicarse especialmente a los niños, dotándolas de todo genero de juegos. Las plazas de juegos infantiles deben superabundar en todos los barrios, a fin de que vayan a ellas, a tomar aire, sol y vigor, los colegios y las escuelas, los millares de niños ricos y pobres que ahora solo pueden jugar en las aceras y calzadas, con estorbo del trafico y peligro de sus vidas.

8.- Trabajos en los cerros

El cerro Santa Lucia debe quedar completamente aislado, dotándolo de ascensores y de nuevas obras artísticas.

Los cerros Blanco y Navia deben ser también aislados y bien plantados.

Como el cerro San Cristóbal quedara circundado por la Avenida de Circunvalación, una franja de su falda podría destinarse a ser vendida en lotes para la construcción de una doble fila de quintas y chalets que los adquirientes habrían de construir con arreglo a ciertas normas de ornato y belleza. Esta enajenación de terrenos en paraje tan privilegiado contribuiría al costo de las obras de embellecimiento de un paseo que debe ser completamente cubierto de arboledas y jardines.

9.- Termas del San Cristóbal

En su falda sur-oriente, se construirán unas grandes termas, a imitación de las Termas de Caracalla, que pasarían a ser uno de los paseos mas originales, modernos y concurridos de Santiago, especialmente en primavera y verano, con grandes piscinas, canchas de juego, establecimiento de baños, cabaret, hotel para turistas, pistas de equitación y vías para automóviles.

Por su ubicación, belleza y grandiosidad, estas Termas podrían llegar a ser uno de los paseos más famosos de América.

Para construir las, se llamaría a concurso en Chile y en el extranjero, imitando en lo posible los celebres baños públicos del Imperio Romano.

10.- Transformación de la Plaza de la Moneda

En el plan de transformación de plazas, podrá figurar el ensanche de la Plaza de la Moneda, reemplazando el Ministerio de Guerra por un suntuoso edificio de cinco o seis pisos y destinando la mitad de su fondo actual al ensanche de la Plaza. El nuevo edificio podría tomar toda la cuadra de Teatinos, que ya es fiscal, y toda la cuadra de Morande, adquiriendo el edificio de la esquina de Agustinas.

Asimismo, como en la esquina de Moneda y Teatinos, se proyecta la construcción del Ministerio de Hacienda, se adquiriría, para dar a la Plaza belleza y simetría, la vieja propiedad de Moneda con Morande, para levantar ahí otro gran edificio fiscal, en donde se instalarían tantísimas oficinas publicas diseminadas en el centro de la ciudad en edificios particulares que cuestan subidísimos cánones.

11.- Formación de un gran barrio industrial y obrero

El enorme sector que se extiende entre el Mapocho y Las Hornillas, la Avenida Independencia y la línea del ferrocarril a Valparaíso, es actualmente el más horrible y anti-higiénico de Santiago, por sus basurales y potreros y por su detestable edificación, donde vive pobrísimo gentío.

Pues bien, aquel sector, hoy tan feo, puede convertirse en uno de los elementos mas eficaces de la urbanización de Santiago.

En ambas riberas del Mapocho, cuya canalización habrá que terminar, deben delinearse, desde Independencia a la línea del ferrocarril a Valparaíso, dos amplísimas avenidas, cuyos costados se expropiarían para dedicarlos a la construcción

desahogada y moderna de edificios para fábricas y para habitaciones de empleados y obreros.

Con idéntico objeto, se trazaría en todo aquel sector del ultra-Mapocho una serie de avenidas, para transformarlo en el barrio fabril de Santiago, como los hay en Londres, Berlín, Nueva Cork y otras grandes metrópolis industriales.

Santiago es ciudad esencialmente industrial. Pero sus millares de grandes y pequeñas fábricas están desparramadas en todo el área de la ciudad, ocupando sitios muchas veces incómodos para la población e inadecuados para las mismas fábricas.

La instalación de fabricas no puede continuar a *roso y velloso*. Debe ser cuidadosamente reglamentada por la autoridad local, procurando agruparlas en barrios especiales, dotados de facilidades y comodidades para los talleres y para la multitud que vive en ellos, cuyas viviendas deben agruparse alrededor.

No hay que conceder nuevos permisos para instalar fábricas en cualquier parte y dar un plazo a las actuales para desplazarse hacia los puntos elegidos para su construcción, que serian la Avenida de Circunvalación y el Barrio Industrial y Obrero.

Las molestias y pérdidas que pueden ocasionarse a los industriales afectados por estos cambios, se compensarían con grandes facilidades para adquirir sus sitios y construir sus edificios en los nuevos sectores; lo que podría estar a cargo del Instituto de Crédito Industrial.

A su vez, la población modesta de empleados y obreros vive diseminada y aglomerada en las pésimas habitaciones de los actuales barrios populares, siendo provechoso concentrarla en lo posible en los nuevos sectores indicados, donde se invertirían todos los fondos que actualmente se dedican a construcciones de viviendas baratas y los que podrían proporcionar con los mismos fines la Caja Hipotecaria y la Caja de Ahorros.

Los costados de las avenidas de los nuevos sectores se dividirían en millares de sitios que se destinarían a la construcción de grandes y pequeños edificios individuales y colectivos circundados de jardines, para enajenarlos individual o colectivamente a empleados y obreros, a sus cooperativas y sociedades. Así se propendería a que todo hombre de trabajo, por modesto y pobre que sea, no siga viviendo en tugurios pestilentes, sino que aspire a adquirir, en cierto número de años, su casa propia, desahogada, confortable y limpia.

Si el negocio de formar barrios y poblaciones para empleados y obreros es bueno para las empresas particulares ¿Por qué no sería posible para el Estado, contratando para ello empréstitos internos o externos, que se amortizarían con el pago paulatino de la venta a largo plazo de esos millares de propiedades modestas?

He aquí uno de los medios más prácticos y democráticos de urbanizar y sanear a Santiago.

12.- Plan de construcciones fiscales y municipales

Según queda expuesto, la edificación fiscal y municipal, sometida a plan inteligente, contribuiría en grande escala al embellecimiento de Santiago, a la vez de envolver positiva conveniencia económica para el Estado y la comuna.

Numerosísimos servicios fiscales ocupan en Santiago edificios particulares impropios e incómodos, que cuestan generalmente excesivos cánones, siendo entretanto negocio claro para el Fisco reunir sus establecimientos y oficinas en edificios propios, a la vez espaciosos y hermosos, que acrecentarían la hacienda pública y embellecerían la capital.

Algo semejante cabe decir de los servicios y edificios municipales.

Formando un rol de todas las propiedades fiscales de Santiago y otro rol de todos los servicios públicos instalados en edificios particulares, será fácil echar las bases de un plan definitivo de edificación fiscal, construyendo unos, reconstruyendo otros y enajenando otros.

Viejos edificios, como la Universidad, el Instituto Nacional y el Hospital de San Juan de Dios, pueden ser ventajosamente enajenados para manzanas residenciales.

En los nuevos barrios y avenidas, se dispondrá de extensos sitios para cuarteles, colegios y otros establecimientos públicos.

13.- Reglamentación de la edificación particular

El modo mas eficaz de embellecer a Santiago es propender a una metódica reglamentación de la edificación particular para que deje de crecer en tan gran desorden; estableciendo normas que eviten las construcciones horribles, que ordenen la reconstrucción de casas demasiado viejas; que sometan al visto bueno de la autoridad local los planos de fachadas; que prohíban dejar edificios inconclusos; que hagan obligatorio el enlucido, pintura o estuco de toda pared exterior, así como su permanente ornato y aseo en buenas condiciones.

14.- Monumentos

Se dictaría una ley que prohíba la erección, modificación, traslado o retiro de monumentos sin informe favorable del Consejo de Bellas Artes u otra entidad competente.

15.- Letreros y carteles

La colocación de letreros, inclusive los luminosos, que tan profusamente afean la ciudad, debe ser rígidamente reglamentada, reduciéndolos al mínimo posible; pues he aquí una mala costumbre comercial, de escaso objeto práctico.

También debe prohibirse en absoluto pegar carteles en murallas y sitios públicos, penando severamente a quienes interese el contenido de dichos carteles.

16.- Tranvías y autobús

Hay que reglamentar la carrocería de los tranvías y autobús, exigiendo su limpia y correcta presentación e impidiendo la colocación de avisos. La vigilancia del aseo e higiene de estos vehículos quedaría a cargo de la Dirección de Sanidad.

Entre tantos detalles que merecen crítica, habría que modificar nombres de recorridos tan feos como estos: "*Matadero - Palma*", pudiendo decir "*Palma - Francklin*", y "*Pila del Ganso - Cementerio*", pudiendo decir "*General Velásquez - La Paz*".

Siendo el autobús servicio de locomoción de gran porvenir, pudiendo llegar a prestar gran comodidad, urge propender a su reforma para obtener coches amplios, cómodos y elegantes, atendidos por personal limpio, atento y bien educado.

A este fin, sería provechosa la formación de cooperativas de dueños de autobús para mejorar el equipo y el servicio, sobre la base de facilidades de crédito que daría la autoridad local, comprando aun coches modelos para vendérselos a largos plazos, con la responsabilidad solidaria de dichas cooperativas.

17.- Aceras y calzadas

Es inútil procurar el mejoramiento de aceras y calzadas, si no se organiza un buen servicio de reparaciones que este continuamente vigilando el estado de los pavimentos para arreglar y reemplazar las baldosas, los adoquines y los trozos de asfalto apenas empiecen a destruirse, y para exigir del modo mas severo la perfecta reparación del piso por las empresas que ejecutan obras en la vía publica.

18.- Aseo, alcantarillado y agua potable

Aprobada la nueva área urbana de Santiago, se harían extensivos a toda ella los servicios de aseo, alcantarillado y agua potable, extendiendo el riego y lavado de las calles.

19.- Desviación del Mapocho

Existe un interesado proyecto de desviación del curso del Mapocho, frente a la chacra "Lo Contador", a través del San Cristóbal, hacia El Salto y campos del norte de Santiago, volviéndolo a su cauce actual más allá de la línea a Valparaíso.

Esta magna obra que evitaría los múltiples inconvenientes del paso del río a través de la población, alejando el peligro de sus periódicas inundaciones y dejando disponibles el cauce actual y grandes extensiones de terrenos urbanos, merece concienzudo estudio.

De todos modos, hay que emprender la replantación de la hoya del Mapocho para regularizar su curso, hermozeando y saneando extensos alrededores de la capital.

20.- Problema financiero de la Transformación

De las objeciones y dificultades que pueden oponerse a este proyecto de transformación definitiva de Santiago, la más compleja y seria consiste en el arduo problema de su financiamiento.

¿Cómo se costearan las costosas obras propuestas?

He aquí la primera pregunta que se hará.

He aquí la primera valla que opondrán a su realización los hombre circunspectos que miran siempre con desconfianza y resistencia los propósitos atrevidos, de gran aliento, que demandan fuerzas de imaginación y de animo, que requieren excepcionales sacrificios, que reclaman acción perseverante, difícil y enérgica.

He aquí también la misma objeción que hicieron con toda seguridad los hombres prudentes de otros países, cuyas capitales fueron transformadas, como por obra de magia, sin mirar en dispendios, gravando el presente y comprometiendo el porvenir.

No obstante, ni esto ni nada impidió la grandiosa transformación de las metrópolis europeas y americanas, venciendo obstáculos al parecer insuperables, arrollando los intereses creados por la antigüedad, la tradición, la inercia y las influencias de los poderosos propietarios.

En la costa oriental del continente, Río de Janeiro se convierte, en un momento dado, de la mas desordenada, incomoda e insalubre ciudad, en la mas comfortable, saneada, hermosa y moderna del hemisferio.

¿Cuántos millones, cuantos sacrificios y cuanta energía de sus hombres de Estado costo aquella radical transformación?

El embellecimiento de la colonial ciudad de Lima es emprendida con magnificencia por el Presidente Leguia, no obstante las agudas y crónicas dificultades financieras de aquella Republica.

A su turno, La Paz es modernizada rápidamente cuando el erario nacional tiene que recurrir a empréstitos obligatorios sobre las grandes fortunas.

Es que, al tratarse de obras impostergables, de beneficio permanente, que perduran, resistiendo los siglos, el problema financiero, por arduo que sea, queda en plano secundario y se resuelve en una forma u otra; porque debe resolverse; porque no puede dejar de resolverse; porque no hay inversiones mas justificadas, seguras y reproductivas que estas.

La urbanización moderna, no tan solo torna mas grata la vida, mas cómodo el movimiento, mas fáciles todas las actividades; sino crea y multiplica la riqueza; defiende a la población contra la mortalidad y las enfermedades; es, en ultimo termino, uno de los factores mas efectivos del orden, la dignidad y la cultura de las multitudes.

Si hay, pues, fines que justifican el aumento de las contribuciones, la contratación de empréstitos internos y externos, la entrega de obras y empresas de gran aliento a capitalistas extranjeros con la garantía del Estado; la urbanización de las poblaciones es uno de ellos.

El problema financiero de la transformación de Santiago tendrá que ser abordado en conformidad a la política económica general del Gobierno; sin más restricción que el buen propósito de que su solución resulte lo menos gravosa para los contribuyentes y para el crédito público.

Sea como fuere, convendrá tener presente que gran parte de las obras consultadas puede costearse por sí misma, siempre que se proceda en forma metódica, discreta, comercial.

La Avenida de Circunvalación y otras nuevas avenidas se costearían, en plazo prudente, con la expropiación y venta de sus costados.

Algo semejante cabe decir del Barrio Industrial y Obrero, que se compondría de muchas manzanas, adonde acudirían el industrial, el empleado y el obrero a hacerse propietarios.

En ambos casos, prestaran útiles servicios las instituciones nacionales de crédito, como la Caja Hipotecaria, la Caja de Ahorros, el Instituto de Crédito Industrial y las diversas Cajas últimamente organizadas; cuya labor social efectuada hasta hoy solo es muestra de la que pueden efectuar en un porvenir inmediato, convirtiéndose en poderosísimas palancas de las economías, de la extensión de la propiedad, de la armonización y cooperación de las fuerzas y los intereses sociales.

Si los recursos de estas instituciones resultaran cortos, sobraría el capital extranjero y aun nacional para realizar la operación de urbanizar, edificar y vender, con grandes facilidades y largos plazos, en la certeza de que el radio de acción sería prácticamente ilimitado, pues cada empleado y obrero que hoy se envilece en los tugurios, podría aspirar a ser pequeño capitalista y pequeño propietario.

Para la construcción del ferrocarril subterráneo, de los nuevos tranvías y de las Termas del San Cristóbal, sobrarán también los capitales interesados al solo anuncio del proyecto.

El plan de edificación fiscal y municipal de Santiago es empresa aconsejada, entre otras muchas razones por la urgencia de suprimir los gravosísimos cánones de arrendamiento que ahora se pagan.

Para contribuir a los gastos de la Avenida de Circunvalación, podrá cobrarse peaje en ella durante el primer tiempo. Asimismo, con igual objeto, boleto de entrada a los bosques municipales.

El costo de las obras públicas municipales puede reducirse con una acción inteligente, vigilante y económica de la autoridad local.

Muchas obras de los últimos tiempos han costado tanto más por falta de cordura, rigidez y método de quienes las han acometido.

La edificación particular en los nuevos barrios y avenidas, podrá estimularse, ensanchando el crédito y las facilidades para adquirir materiales de construcción y para su transporte en los Ferrocarriles estimulando por diversos medios la translación de las nuevas edificaciones hacia los puntos que se va a urbanizar.

Los trabajos de construcciones son normalmente numerosísimos en Santiago y hay siempre centenares de obras ejecutándose en cada sector. Es indudable que gran parte sería atraída hacia los nuevos barrios, si se ofrecieran allí el aliciente de facilidades especiales.

La Municipalidad, puede, por su parte, proporcionarse a si misma los materiales necesarios para sus trabajos, adquiriendo directamente maderas en el sur; explotando arenas, canteras y depósitos de maicillo; obteniendo facilidades extraordinarias en los Ferrocarriles.

Finalmente, será fácil promover la cooperación directa de los particulares, organizando comités locales para el embellecimiento de cada avenida, paseo o barrio, con fondos y elementos colectados por ellos mismos.

Por medio de sostenida campaña de opinión, se lograra propagar el interés y cariño por la idea de la Transformación, obteniendo que todo vecino se sienta obligado a contribuir a ella.

Así, al correr de algunos años, sobre el viejo solar que eligió el conquistador español, erguirá sus líneas y formas elegantes una ciudad nueva que reflejaría mañana mejor que hoy el empuje, la civilización y el arte de la raza.

Santiago, 5 de Agosto de 1928

