

# SECCIÓN EDITORIAL

## TRANSFORMACIÓN DE SANTIAGO

El trazado de las calles de nuestra capital, distribuidas con cierta uniformidad y simetría resultantes del propósito único de formar grupos de casas o bloques cuadrangulares de más o menos ciento veinte metros de lado, no ofrece las facilidades de tránsito que son indispensables para satisfacer las exigencias del comercio. Tampoco proporciona la oportunidad de presentar perspectivas que hagan agradable y variado el recorrido de la ciudad y permitan destacar las bellezas de las cordilleras y montañas que la rodean. Esto, unido a la falta absoluta de normas de edificación, que resguarden debidamente y de un modo general las condiciones de estabilidad, higiene y belleza de sus construcciones, han producido una ciudad monótona e inatractiva que no brinda a sus habitantes ni la seguridad ni las comodidades que se obtienen en otras no más pobladas ni mejor dotadas de las excelentes condiciones climáticas que posee nuestra capital.

Los defectos antes anotados vienen siendo observados desde hace muchos años. Ellos han sido señalados en artículos y folletos y se ha propuesto para enmendarlos numerosas ideas que recopiladas en proyectos de ley han sido ampliamente discutidas y meditadas.

Penetrados de la necesidad de subsanar cuanto antes estos inconvenientes, nos hemos preocupado prolijamente del problema, y, como un aporte a su resolución, exponemos el resultado del estudio que practicamos en la época que tuvimos a nuestro cargo el Ministerio del Interior. Sirvió de base para dicho estudio un proyecto de ley aprobado por la Junta de Vecinos de la Municipalidad de Santiago. Con la cooperación de nuestro colega don Marcos Orrego P. preparamos un nuevo proyecto de ley, después de haber recopilado cuidadosamente las iniciativas habidas hasta entonces, seleccionando aquellas que a la luz de la experiencia obtenida en otras ciudades y de la deducida personalmente, podrían estimarse adecuadas para obtener el mejoramiento de nuestro mejor centro urbano.

En el proyecto se tiende a mejorar las condiciones de tránsito de la ciudad por medio de la construcción de avenidas cuya inclinación es semejante a las de las dia-

gonales de los cuadrículos formados por las calles de nuestra ciudad cuya orientación aproximada es Norte-Sur y Oriente-Poniente. Se facilita el acceso a ambos cerros, Santa Lucía y San Cristóbal por medio de avenidas que circundan totalmente al primero y bordean en gran parte el deslinde Sur-Oriente del último, con lo cual se obtiene también que ambos cerros se destaquen mejor.

En la construcción de estas avenidas se prevé una expropiación en exceso sobre el terreno necesario, para ellas. Con la venta de estos terrenos, si se lleva un plan prudente de edificación y apertura de avenidas, se conseguirá resarcirse de los gastos de formación de ellas.

En la determinación de las principales avenidas por construir se ha considerado predominante la conveniencia de satisfacer necesidades de tránsito; y en divergencia con otros proyectos según los cuales se ligaban por avenidas transversales puntos de la ciudad entre los que no puede haber relaciones intensas, se han unido los extremos del radio urbano de la ciudad, convenientemente ensanchado, con centros de convergencia de las avenidas proyectadas y de otras ya existentes.

Además se relaciona el tránsito en la ciudad, con el de sus alrededores, previendo y facilitando por medio de normas adecuadas la prolongación de las avenidas transversales nuevas y de las que se produzcan por ensanche de las calles, dentro del territorio de las comunas circunvecinas.

El proyecto fija ideas generales acerca de edificación y del trazado de nuevas calles y avenidas; crea la «Junta de transformación de Santiago» a la cual confiere autoridad para determinar las normas a que habrá de sujetarse dicha edificación. Y le encomienda también la dirección técnica y administrativa de la ejecución de todos los trabajos consultados.

Esta Junta quedará constituida por ingenieros y arquitectos debidamente seleccionados, y por representantes de la I. Municipalidad de Santiago.

Con el objeto de obtener que el Plan de Obras se realice con suficiente oportunidad, se forma un «Fondo de Transformación», al que concurren doscientos millones de pesos obtenidos de empréstitos garantidos por el Estado y que quedarán siempre representados por inversiones en propiedades urbanas, compradas en exceso sobre las que serán destinadas a formar las avenidas, de modo que esta suma inicial será rescatada una vez que se realice el Plan de Obras proyectado. Además, alimentan este fondo algunas contribuciones urbanas, semejantes a las establecidas en otras ciudades. Los habitantes pagan con agrado estas contribuciones, porque encuentran su natural compensación en el mayor valor de la propiedad que esta

clase de mejoramientos trae consigo, como consecuencia del aumento de ventajas y comodidades que ellos aportan.

En el proyecto se confiere a la «Junta de Transformación», con la debida amplitud, las facultades y medios de acción que son indispensables para realizar su cometido, evitando el detalle minucioso que provoca un exceso de legislación sin que alcance a contemplar debidamente las variaciones que la técnica o el desarrollo de la ciudad produzcan.

Este sistema ha sido ensayado con éxito en otros países, y la experiencia ha comprobado que es conveniente la delegación de facultades sin más cortapisa que la salvaguardia de los legítimos derechos, en cuerpo idóneos, sobre todo porque el sistema permite seguir de cerca las necesidades de los organismos encomendados a la administración de aquéllos.

F. M.

*Nota de la redacción.*—Por escasez de espacio nos vemos obligados a postergar la publicación del texto del proyecto completo, a que se hace referencia en este artículo, hasta la próxima edición.

