

SUMARIO

Editorial.

Río de Janeiro.

Saludo a los Colegas Brasileños.

Construir.

Santiago de ayer y de hoy.

Construcciones Modernas en Chile.

Arqto. Ricardo González Cortés.—El Centro Cívico.

Swing.—Otra opinión sobre el Centro Cívico.

Arqtos. Rodolfo Jenschke y Juan Steinfort M.—Solución económica del problema de la vivienda.

Kenneth M. Murchison.—Arquitectos en el campo de la especulación.

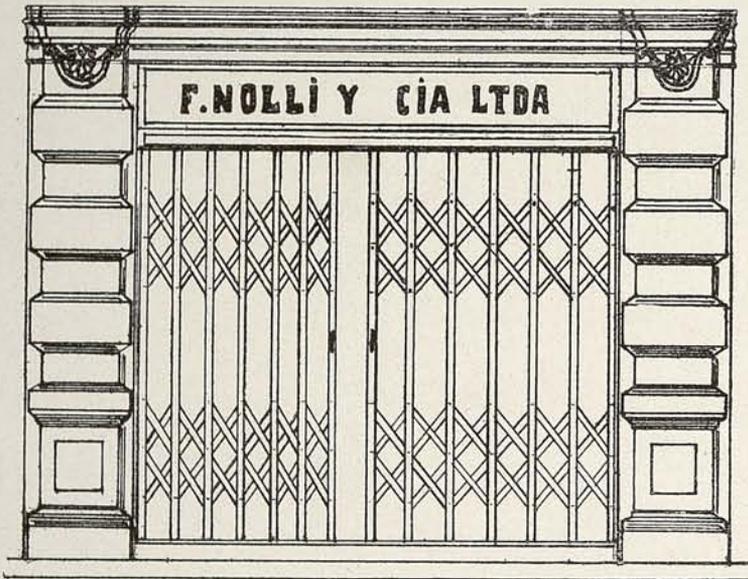
La Iglesia de Lourdes.—Arqtos. Eduardo Costabal Z.
y Andrés Garáfulich Y.

Los Problemas del Urbanismo.

Crónica.—Sección Informativa.

FABRICA NACIONAL DE ROMANAS

CORTINAS METALICAS
Y PUERTAS PLEGADIZAS



— DE —

F. NOLLI y Cía. Ltda.

Sucesores de VALSECCHI - VIVALDI

SAN DIEGO 235

TELEFONO 87849

SANTIAGO

Mina Hermanos

Calle Erasmo Escala 3096

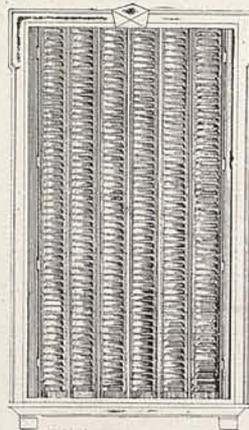
Sucesores de Carlos Mina e Hijos

—
Teléfono Inglés

164 Est.

SANTIAGO

—
FUNDICION



—
Casilla N.º 2241

SANTIAGO

—
FIERRO y
BRONCE

M. R.

CERRAJERIA ARTISTICA

Fabricación de persianas de fierro registradas, y de enrollar patentado para ventanas

Asociación de Arquitectos de Chile



DIRECTORIO:

PRESIDENTE	Sr. Juan Steinfort.
VICE-PRESIDENTE	" Tomás Reyes P.
" "	" Ricardo Mouat.
SECRETARIO	" Arturo Bianchi.
" "	" Víctor Jiménez.
TESORERO	" Rigoberto Correa.
DIRECTOR	" Manuel Cifuentes.
" "	" Ricardo González C.
" "	" Bernardo Morales
" "	" Alberto Risopatrón.
ASESOR LEGAL	" Marcos Silva Bascuñán

Socios Honorarios:

ARGENTINA	Sr. Sebastián Ghigliazza.
"	" Carlos E. Becker.
"	" Francisco Squirru.
"	" Alej. Christophersen.
"	" Alberto Coni Molina.
"	" Raúl E. Fitte.
BRASIL	" A. Morales de los Ríos Fº.
CHILE	" Arturo Alessandri P.
"	" Luis Schmidt.
URUGUAY	" Eug. Martínez Thedy.
"	" Horacio Acosta y Lara.

LISTA DE SOCIOS ACTIVOS:

Arteaga, Jorge	Edif. Ariztía ⁴ 9.º Piso, Of. 2.	Forteza Gómez, José	Estado 46.
Alcalde, José	Edif. Díaz, 9.º Piso.	Falconi, Nicolás	Sta. Rosa 827.
Arriaza, Armando	Casilla 11, Talca.	Feuereisen, Carlos	Edif. Ariztía, 9º Piso, Of. 3.
Aracena, José	Huérfanos 1112.	Fuentealba, Aníbal	Casilla 228.
Acuña, Ramón	V. del Mar.—P. Cousiño 125.	González Cortés, Ricardo	Teatinos 254.
Astorquiza, Fernando	Huérfanos 1049.—3.er Piso.	Gallardo, Ernesto	Cas. 862.—Gálvez 54.
Armstrong, Tomás	Valparaíso.—Cochrane 639.	Guzmán, Florencio	Bolsa de Com., Of. 333.
Alamos, Alberto	Ejército 481.	García, Alfredo	Chiloé 1140.
Abalos, Luis	Dieciocho 364.	Geisse, Wilfried	Caja Hipotecaria.
Auda, José		Gajardo, Moisés	Caja Nac. de EE. PP. y PP.
Bustos, Alberto	Casilla 347.—Talca.	Gacitúa, Alvaro	Caja Hipotecaria.—Talca.
Bianchi, Arturo	Serrano 174.	Gutiérrez, Pedro A.	Obispo Orrego 314.
Brunton, Patricio	Estado 91.—3.er Piso.	Geiger, Augusto	Casilla 246.—Valparaíso.
Bezanilla, Alberto	Av. Yerbas Buenas 234.—Valp.	Garafulich, Andrés	Teatinos 370, Of. 605, Maestranza 239.
Belloni, Miguel Angel	Nueva York 80.—Of. 88.	González, Humberto	O'Higgins 1625.
Barison, Armando	Cas. 246.—Valparaíso.	Green, Mario (asp.)	Direc. Obras Municipales.
Benavides, Alfredo	Edif. Ariztía, 8.º Piso, Of. 8.	García, Santiago	Blanco 1311.—Valparaíso.
Bustos, Rafael	Prat 267.—Valparaíso.	Galleguillos, Oscar (asp.)	Morandé 291, 3.er Piso.
Barbieri, Esteban	Bolsa de Com., Of. 339.	Gallardo, H. Ernesto	Bolsa de Com., Of. 340.
Barceló, Roberto	Teatinos 370.	Huneus Lavín, Jorge	Villavicencio 346.
Cifuentes, Manuel	San Ignacio 80.	Harrington, Esteban	Urriola 76.—Valparaíso.
Correa, Rigoberto	Bolsa de Com., Of. 343.	Hernández, Héctor	Morandé 291.—3.er Piso.
Correa, Julio	V. Mackenna 581.	Harrington, Enrique	Urriola 76, Valparaíso.
Carrera, Jorge de la	Los Leones 2253.—Benef. Púb.	Holzman Ferreira, Ernesto	Edif. Díaz, 6º Piso.
Cruz, Fernando de la	Nueva York 80.—10º Piso.	Harding, Carlos	Cochrane 875.—Valparaíso.
Cepi, Hermenegildo	República 57.	Irrázaval, Patricio	Edif. Díaz, 8º Piso.
Cepi, Angel	Osorno.—Cas. 705.	Izquierdo, Domingo	Concepción.
Carvajal, Carlos	Echaurren 508.	Jenschke, Rodolfo	Bolsa de Com., Of. 340.
Costabal, Eduardo	Teatinos 370, 6º Piso.	Joannon, Carlos	Edif. Ariztía, 5º Piso.
Cruz, Carlos	Manuel Rodríguez 46.	Jiménez, Víctor	Caja Hipotecaria.
Cordero, Aliro	Cas. 1568.—Cienfuegos 132.	Jélvez, Luis	Caja Hipotecaria.—Talca.
Casanova, Julio	Edif. Ariztía, 8º Piso, Of. 10.	Jullian, Guillermo	Cas. 182.—Valparaíso.
Concha, Francisco	Lira 434.	Jiménez, Alejandro	N. York 80, 6º Piso, Of. 63.
Carreño, Guillermo (asp.)	Echeverría 1000.	Kulczewsky, Luciano	Estados Unidos 210.
Cruz P., Alfredo	Edif. Díaz 99.	Knockaert, Eduardo	Agustinas 1029.
Córdova A., Manuel (asp.)	Rosas 1080.	Kaulen, Guillermo (asp.)	Valdivia.—Cas. 232.
Cruz, Santiago	Moneda 1554.	Knesebeck, Hernán	Edif. Díaz, 10º Piso.
Dagnino, Jorge	Viña del Mar 10.	Larraín Bravo, Ricardo	Miraflores 123.
Devilat, Fernando	Benef. Pública.	Landa, Carlos	Huérfanos 758.
Eguiguren, Eduardo	Diego Rosales 1671.	Leighton, Arturo	Estado 63.
Fonck, Fernando	Caja Hipotecaria.	Larraín, Sergio	Edif. Ariztía, 9º Piso, Of. 2.
Forteza, José	Estado 46.		

Sociedad Fábrica de Cemento

- DE -

"EL MELON"

FUNDADA EN 1906

CAPITAL: \$ 24.000.000.—

Fábrica en La Calera

Produce 1.666,000 barriles de Ce-
mento Portland al año

OFICINAS :

VALPARAISO

Blanco N.o 538

Teléfono 2899

SANTIAGO

Agustinas 1148

Teléfono 85715

USE TECHO

Revar

Es el más económico

AISLADOR

LIVIANO

DURABLE

BARATO

RECART y Cía. Ltda.

Av. Matta 375 - Teléf. 223, Matadero

SANTIAGO

CAL,

YESO

Y CEMENTO

Tubos de Cemento. -- Ladrillos de Composición

Ventas por Mayor y Menor

Av. LA PAZ 299

esq. Lastra

Teléf. 62914 auto.

INDEPENDENCIA 173

casi esq. Andrés Bello

Teléf. 89688 auto.

RAFAEL GIL.



IMPORTACION DIRECTA DE
OLEOGRAFÍAS VÍDRIOS Y ESPEJOS
SANTO PABLO 3034-38
CASILLA 1358 - TELÉFONO 106 YUNGA
DIRECCION TELEGRAFICA MAURISKY
SANTIAGO

Consulte precios

Atendemos presupuestos

MARCOS PIMSTEIN

Fábrica de
Espejos y Vidrios

Compañía 2015

Tel. 86781

Cas. 3844

Papeles Pintados

Grandioso

- surtido -

ESTADO 111

Se colocan vidrios a domicilio

Fábrica de Puerta Cortinas Metálicas y

Puertas plegadizas de todas clases

Fabricación de Romanas y Balanzas para almacenes.

PEDRO PERSICO

Santiago

Calle Lira 889

Lyon O., Juan	Cochrane 791.—Valparaíso.	Rojas Gatica, Manuel	Huérfanos 1059, Of. 10.
Morales, Bernardo	Caja Hip. Ed. Ariztía, 5º Piso.	Schade, Alberto	Bolsa de Comercio, Of. 210.
Machicao, Julio	Mosquito 460.	Strappa, Spartaco	Cas. 405.—V. del Mar.
Monckeberg, Gustavo	Huérfanos 1112, 3.er Piso.	Stahl, Gastón	Bandera 131, Of. 16.
Müller, Ricardo	Teatinos 254, 3.er Piso.	Schroeder, Jorge	Prat 173.—Valparaíso.
Mosquera, Luis	Ministerio de Fomento.	Steinfort, Juan	Caja Hipotecaria.
Mouat, Ricardo	Villaseca 412.	Silva B., Fernando	Cochrane 849.—3.er Piso, Valp.
Martínez, Juan (ausente)	República 23.	Siegel, Alberto	Huérfanos 1039.
Matas, José	San Pablo 1228.	Siegel, Alberto G.	Huérfanos 1039.
Manzano M., Javier	República 148.	Sasso, Italo	Casilla 3593.—Valparaíso.
Muñoz, Luis	Bolsa de Com., Of. 210.	Sthandier, Arturo	Casilla 522.—Valparaíso.
Muchaelson, Arnoldo	Concepción.	Schneider, Guillermo	Bandera 758.
Niño de Zepeda, Jorge (asp.)	Rosas 1080.	Soruco, Julio	Cochrane 785.—Valparaíso.
Oyaneder, Oscar	Cas. 3900. Benef. Pública.	Swinburn, Carlos	V. Mackenna 137.
Oyaneder, Bernardino	Banco de Chile.	Salas R., Víctor	Caja Hipotecaria.—Valparaíso.
Oyarzún, Rodolfo	Santo Domingo 628.	Urquieta, Ernesto	Antofagasta.
Pauly, Helmut	Estado 91, 3.er Piso.	Valdivieso, Fernando	N. York 80, 10º Piso.
Pistono, José	Moneda 1366.	Villarroel, Eduardo	Ministerio de Fomento.
Pizarro, Alamiro	Edif. Ariztía, 1.er Piso, Of. 20.	Vigneaux, Jorge	Blanco Encalada 2487.
Peñí, Rafael	Morandé 440.	Valenzuela, Manuel	V. del Mar.—2 Norte 974.
Palma, Pedro	Morandé 450.	Veglia, Emilio	Bolsa de Com., Of. 210.
Palma, Raúl	Independencia 1795.	Valdivia, Clodomiro	Monjitas 696.
Prado, Pedro	Mapocho 3999.	Valdés, Eduardo (asp.)	Morandé 440, Of. 30.
Ried, Ernesto	(Ausente).	Vargas Stoller, Alfredo	Valparaíso.—Blanco 1019.
Reyes, Tomás	Huérfanos 1491.	Wilson E., José	
Risopatrón, Alberto	Bolsa de Comercio, Of. 316.	Zentilli, Aquiles	Cas. 1702. Caja Hipotecaria.
Rojas S. M., Hernán	Bolsa de Comercio, Of. 316.	Zegers, Luis	Brasil 214.
Río, Ambrosio del	Teatinos 254.	Zaccarelli, Oscar	Av. Bustos 80.
Raveau, René	Carreras 570.		
Rogaler, Jorge	Bolsa de Com., Of. 217.		
Riveros, Cástulo	Edif. Ariztía, 7º Piso.	Sr. Marcos Silva Bascuñán	San Antonio 331.
Román C., Luis	Edif. Ariztía, 9º Piso, Of. 10.	Sr. Rafael Pizarro	Caja Hipotecaria.

ASESORES LEGALES

¡Un nuevo material para CONSTRUCCIONES!

Reemplaza el vidrio.

Inquebrable,
Liviano, Flexible,
Aislador.

Con malla de alambre
inoxidable.

No absorbe los rayos
ultravioletas
de la luz solar.

Manejo simple.

Se corta con tijeras y
clava con tachuelas.

Fácil aplicación.

Se clava sobre marcos
de 1 por 2 metros.

Vidrio flexible

Bicella



Pida prospectos

a los

Únicos Importadores

A. DE MEX y Cía.

VALPARAISO

Casilla 1700

Avenida Brasil 724



SANTIAGO

Casilla 1264

San Antonio 421

TEJAS SAN BERNARDO

— D E —

Pedro García de la Huerta

Reconocidas como las mejores para todo

- TECHADO -

Ofrecen sus únicos agengas:

GRAHAM, ROWE & Cía.

Huérfanos 1133

GRAN

Papelería Francesa

Potthoff y Peña Ltda.

120 - ESTADO - 120

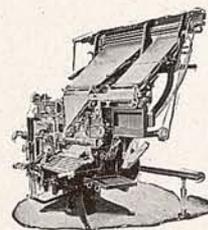
Casilla 2940. - Teléfono Auto. 89323

SANTIAGO

Casa importadora de Papeles
Pintados de alta novedad.
Lindos surtidos recién recibidos.

Precios muy convenientes.

IMPRENTA



BELLAS ARTES

Mande hacer sus trabajos
a esta acreditada casa que
cuenta con un material de
primer orden y obtendrá
satisfacción.

TROUVE y MUÑOZ Ltda.

Mosquito 425

Casilla 2472 — Santiago

ARQUITECTURA Y ARTE DECORATIVO

Organo oficial de la Asociación de Arquitectos de Chile

Mosqueto 425

Editores: Trouvé y Muñoz Ltda.

(ES PROPIEDAD)

CASILLA 2472

Santiago de Chile

BIBLIOTECA NACIONAL
CHILE

- SECCION -
DIARIOS, PERIÓDICOS Y
REVISTAS CHILENAS

El Cuarto Congreso Pan Americano de Arquitectos

En este Cuarto Congreso de los Arquitectos de América presenciamos nuevamente el mismo espíritu de solidaridad que desde el inolvidable torneo de Montevideo en el año 1920 viene cooperando al progreso de las jóvenes naciones del continente. Nadie ignora que las reuniones anteriores han sido muy útiles. Basta citar que debido a ellas se han introducido grandes reformas en las leyes sobre edificación sin contar con las oportunas innovaciones en la estética misma de las construcciones. Este éxito no se debe a una nación determinada; es el triunfo alcanzado por la cooperación de los países. Las Artes y las Ciencias, mejor que otras actividades humanas, prueban que *la unión hace la fuerza*. Este axioma social es el que ha establecido la conveniencia de reunirse en Congresos y dar origen, a causa de la discusión de las ideas, a que nazca la luz que alumbrará el porvenir. Esto es simplemente propender a una finalidad espiritual y desinteresada, absolu-

tamente agena a todo lucro, pero sí absolutamente filantrópica, que hará del arquitecto estudioso un factor noble e indispensable para el bienestar de la sociedad contemporánea y futura. Sobra con lo dicho para afirmar que los Congresos de Arquitectos no son asunto pueril; son torneos de miras elevadas que honran a los pueblos y que afianzarán el prestigio de los profesionales caballerosos e intachables.

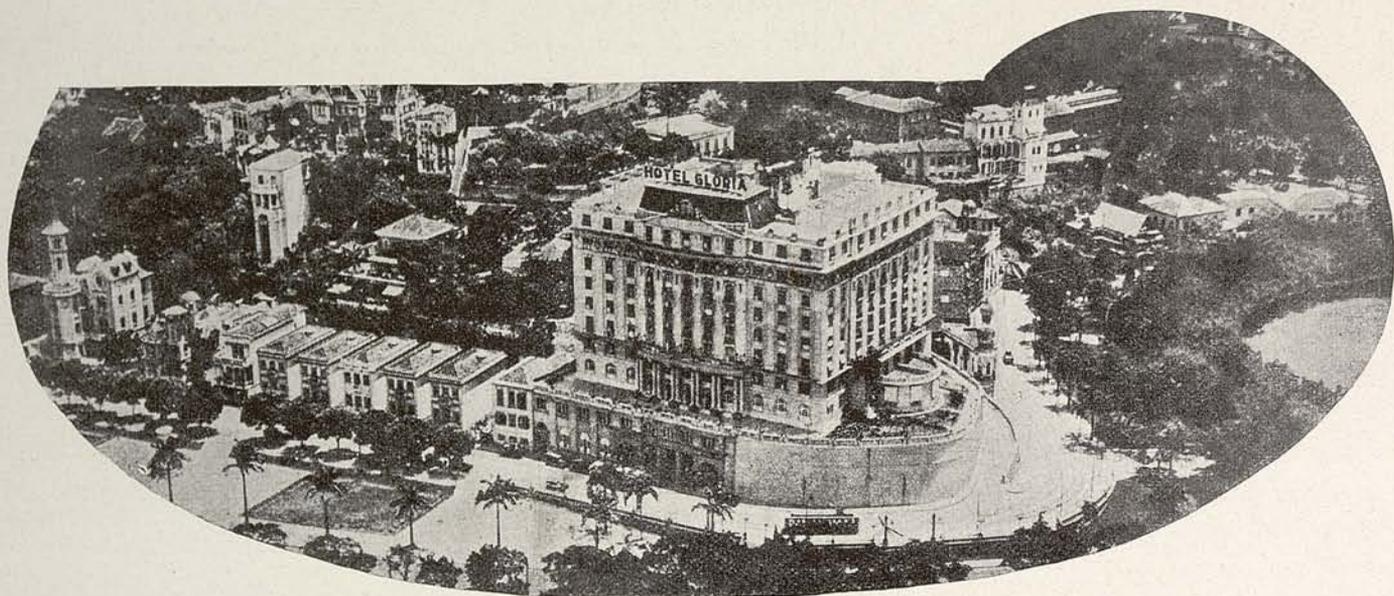
Los arquitectos chilenos, que jamás negaron su concurso a los nobles ideales, formulan, con la sinceridad que les caracteriza y que pudiera enorgullecerlos, fervientes votos por el más amplio triunfo del presente Congreso, estímulo para las artes, gloria del Brasil, y orgullo de América.

RICARDO GONZALEZ CORTES,

Arquitecto.

Santiago, Junio de 1930.





RIO DE JANEIRO

EL HOTEL GLORIA, uno de los más lujosos "palaces" de la capital del Brasil

RIO DE JANEIRO

Obra maravillosa de la naturaleza. Gigantescos peñones que avanzan hacia el mar con sus jardines encantados, entre los barrios de la ciudad erizados de rascacielos y palmeras. La Bahía de Guanabara dibuja una inmensa sábana azul, resguardada por el anfiteatro de la costa con sus montañas frondosas y la arrogancia granítica del Corcovado y el Pan de Azúcar. En verdad, la Bahía de Rio de Janeiro es una de las más hermosas del mundo, comparable sólo a Nápoles, Lisboa o Constantinopla.

Es la bahía maravillosa y espléndida, con sus 16 km de arco, sus cientos de islas exuberantes, sus penínsulas caprichosas, y sus encantadoras ensenadas como Botafogo y Jurajaba. El abismo del mar y el abismo del cielo eternamente azules, y tendida sobre la herradura de la costa la grandiosa y estupenda ciudad, la metrópoli magnífica que es la perla del Atlántico y el orgullo de Sud-América.

El puerto es el dominio del trabajo y de la actividad. Transatlánticos que llegan por todos los caminos azules del Océano: barcos por todas partes que parecen estar de fiesta aullando con sus sirenas, campanas que saludan a los turirtas y cientos de chimeneas que rasgan el horizonte con sus espirales de humo. Las aguas marinas son tan límpidas que dejan ver en el fondo los depósitos de conchas en formación. Todo produce una impresión de aseo y de limpieza absoluta, poco común en los puertos: los cobres relucientes de los remolcadores y las camisas blanquísimas de los negros que fumando el inevitable "cha-

ruto" acuden a la faena del carbón. El sol diluye las neblinas del amanecer para brillar todo el día en el brumado espejo del mar, y entre el pintoresco se destaca la isla Governador con sus palmeras y cocoteros.

Rio de Janeiro es sin duda una de las capitales más importantes del mundo, por sus panoramas únicos, y su aspecto de urbe moderna, significativo exponente del progreso rápido de un gran país. Han bastado sólo unos cuantos años para pasar el millón de habitantes, y transformar el antiguo laberinto de sus calles en espléndidas avenidas espaciosas y confortables, adornadas de jardines y palmeras. Por todas ellas se manifiesta la moderna arquitectura de empinados rascacielos y la grandiosidad de los viejos edificios monumentales.

La Plaza de la República divide la ciudad en dos partes, la vieja y la nueva. Entre las mejores avenidas se destacan la Central, Ouvidor, y la suntuosa Avenida Rio Branco, con frondosos árboles y grandes edificios, donde se aglomera el comercio de lujo, los cafés, los restaurantes y los teatros. La Avenida Beiramar es también una de las más hermosas y de mayor tráfico, y franquea a lo largo de la playa hasta la graciosa curva de Botafogo.

Rio de Janeiro está adornado de excelentes parques y exuberantes jardines. Los cocoteros y las palmas reales presentan la nota característica, y crecen armoniosamente por todas partes, ostentando la gallardía de sus troncos esbeltos que alcanzan hasta 30 metros de altura. Entre los

paseos se distinguen: el Jardín de la Plaza de Tiradentes por su elegancia y frecuentado; la Plaza del Duque de Caxias con su gran estatua; los Parques de Boa Vista, San Cristóbal, Carioca, y las selvas de Tijuca, donde corren bellísimas cascadas entre los bosques, que proyectan su fantástica pompa multicolor. El Jardín Botánico es el más interesante de todos, por su portentosa belleza, donde tienen los sentidos para embriagarse de perfumes, de colores y de músicas, con la orgía lujuriosa de las flores exóticas y la armonía ondulante del viento bajo la bóveda de los bambues.

Entre los edificios, llama la atención el Teatro Municipal construido por el arquitecto Oliveira Passos, con capacidad para 2000 espectadores y de igual magnificencia que la Opera de París. Otras construcciones importantes son: la Biblioteca Nacional, el Palacio Arzobispal, la Caja de Amortización, de imponentes proporciones y agradable estilo, la Catedral, la Iglesia de Candelaria, San Francisco de Paula, elegante y majestuoso de formas; el Mercado con su grandioso aspecto de acero y granito. el Palacio de la Tipografía Nacional, los edificios de la Bolsa y Correos, que fueron precursores del actual estilo moderno que ahora se encuentra por todas partes, el Palacio del Gobierno, construido de mármol y granito, y el suntuoso Palacio Monroe, donde se han celebrado tantos

Congresos y Concursos americanos, reproducción del que construyó Brasil en la Exposición Internacional de San Luis, Estados Unidos.

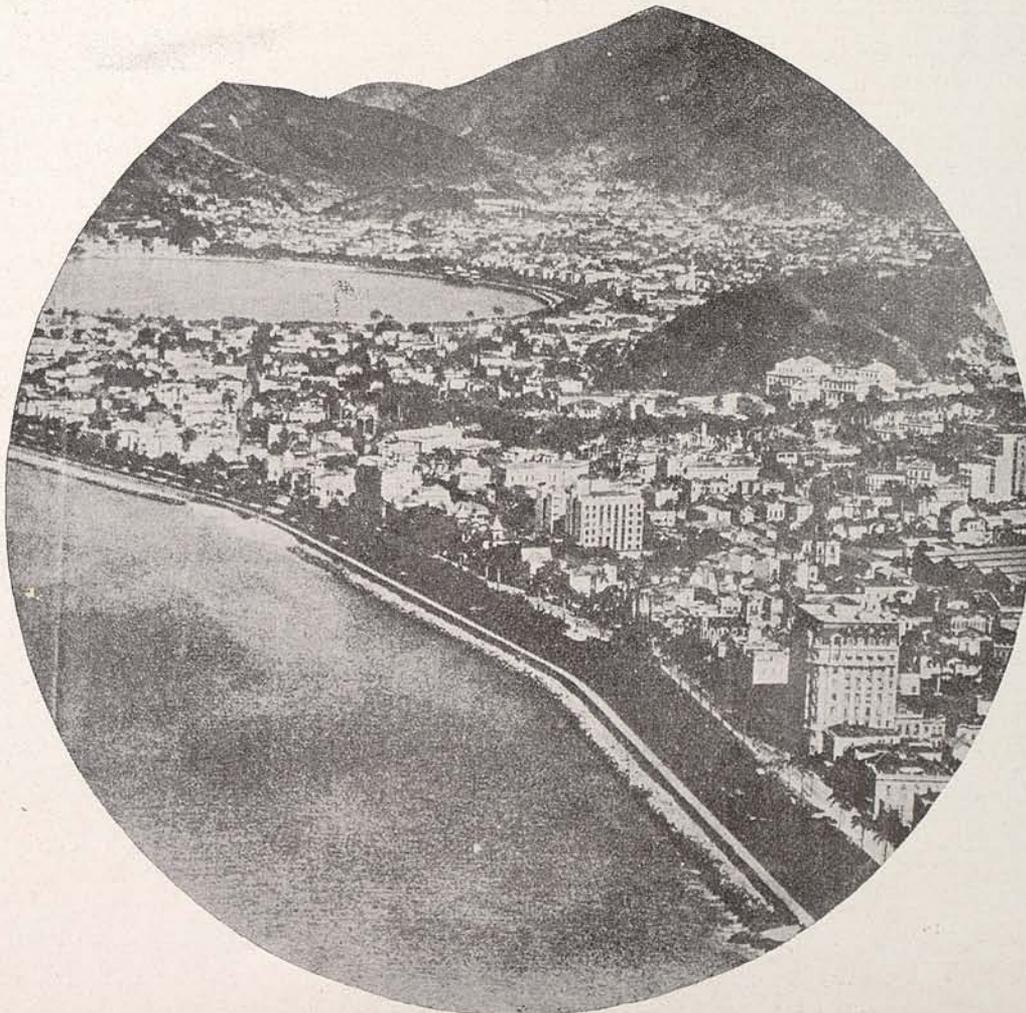
Rio de Janeiro, cuenta además con el magnífico Hospital de la Misericordia, que es el más grande de la América del Sur, el Museo Nacional, que es una de las instituciones culturales más antiguas, la Universidad, la Escuela de Bellas Artes, la Facultad de Medicina, el Instituto Nacional de Música, la Escuela Politécnica, el Pedagógico, la Escuela Normal, etc. Entre los grandes hoteles se destacan el Gloria, Palace, Central, Copabana, Casino Internacional y el Hotel de Extranjeros.

En general, la capital brasilera, asiento del Gobierno, los Tribunales y las Embajadas, progresa cada día más en su aspecto arquitectónico, y el embellecimiento de la ciudad adquiere proporciones admirables.

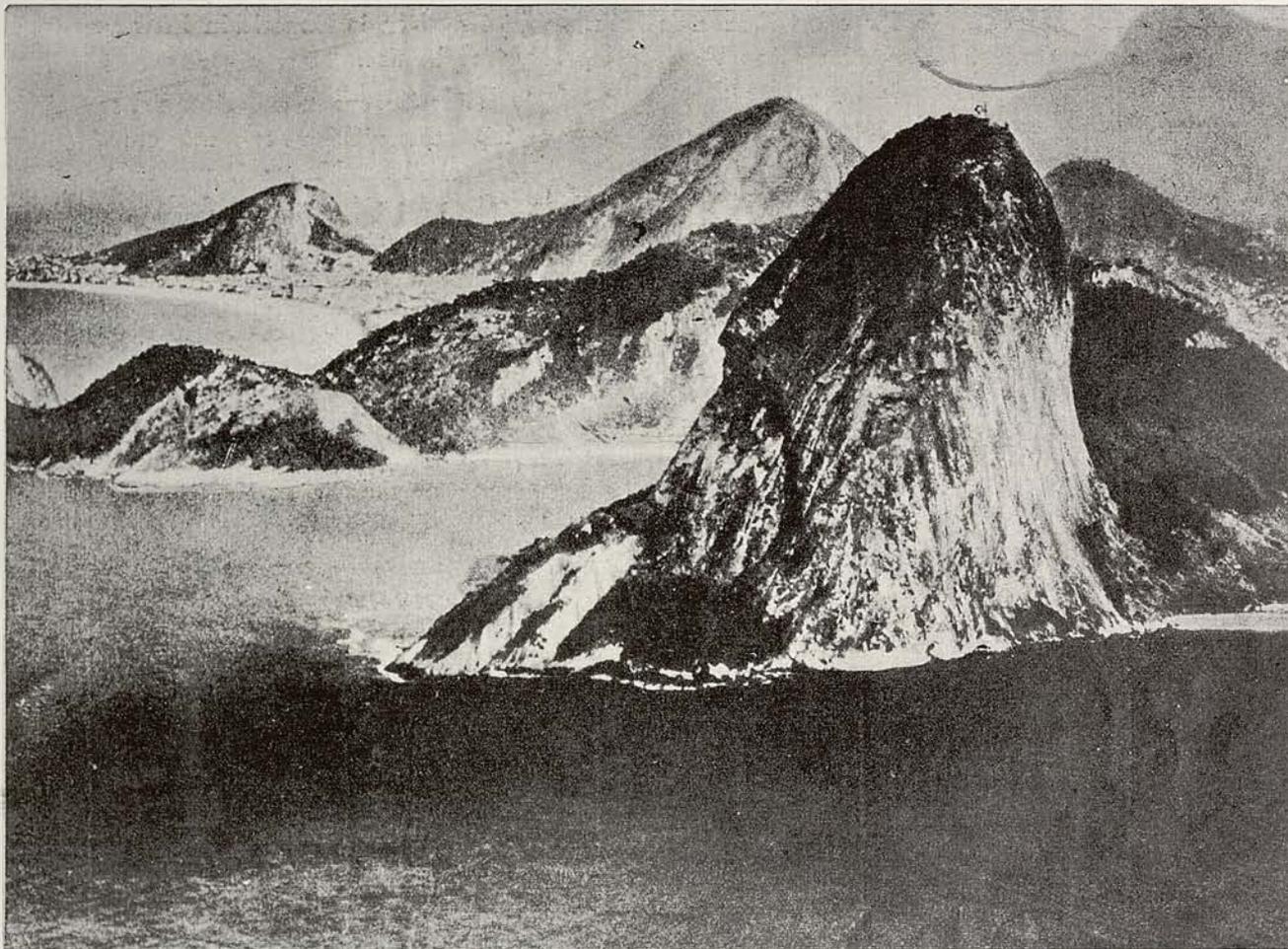
Los deportes han alcanzado también gran importancia, y entre otros se distinguen el Club de Regatas, y el Fluminense Foot-Club, que posee un estadio con capacidad para 40 000 personas.

Rio de Janeiro es una ciudad de intenso tráfico y movimiento comercial e industrial. Posee espléndidos servicios de locomoción, y es punto central de los Ferrocarriles y líneas de Aviación.

RIO DE
JANEIRO



AVENIDA
"BEIRA-MAR"



El "Pan de Azúcar", visto desde una altura

Los alrededores de la ciudad construídos sobre sierras elevadas y frondosos bosques se caracterizan por sus paisajes pintorescos, y porque de ellos se disfruta de los más soberbios panoramas. Los colores de las casas son algo violentos, pero, esto que podría criticarse en otras regiones está aquí muy bien armonizado con la policromía de la naturaleza brillante y tropical.

Los suburbios más importantes son: el Barrio de la Gloria, Flamengo, Cattetete de carácter aristocrático, Cosme Velho regado por el Carioca, Tijuca con el clima más saludable, Corcovado con los panoramas más deliciosos del mundo, Copacabana, Petrópolis, y Botafogo que no tiene rival por la belleza de sus quintas.

Río de Janeiro no posee un clima muy cálido como pudiera creerse, sino variable a causa de su topografía especial. No hay grandes perturbaciones atmosféricas, y las

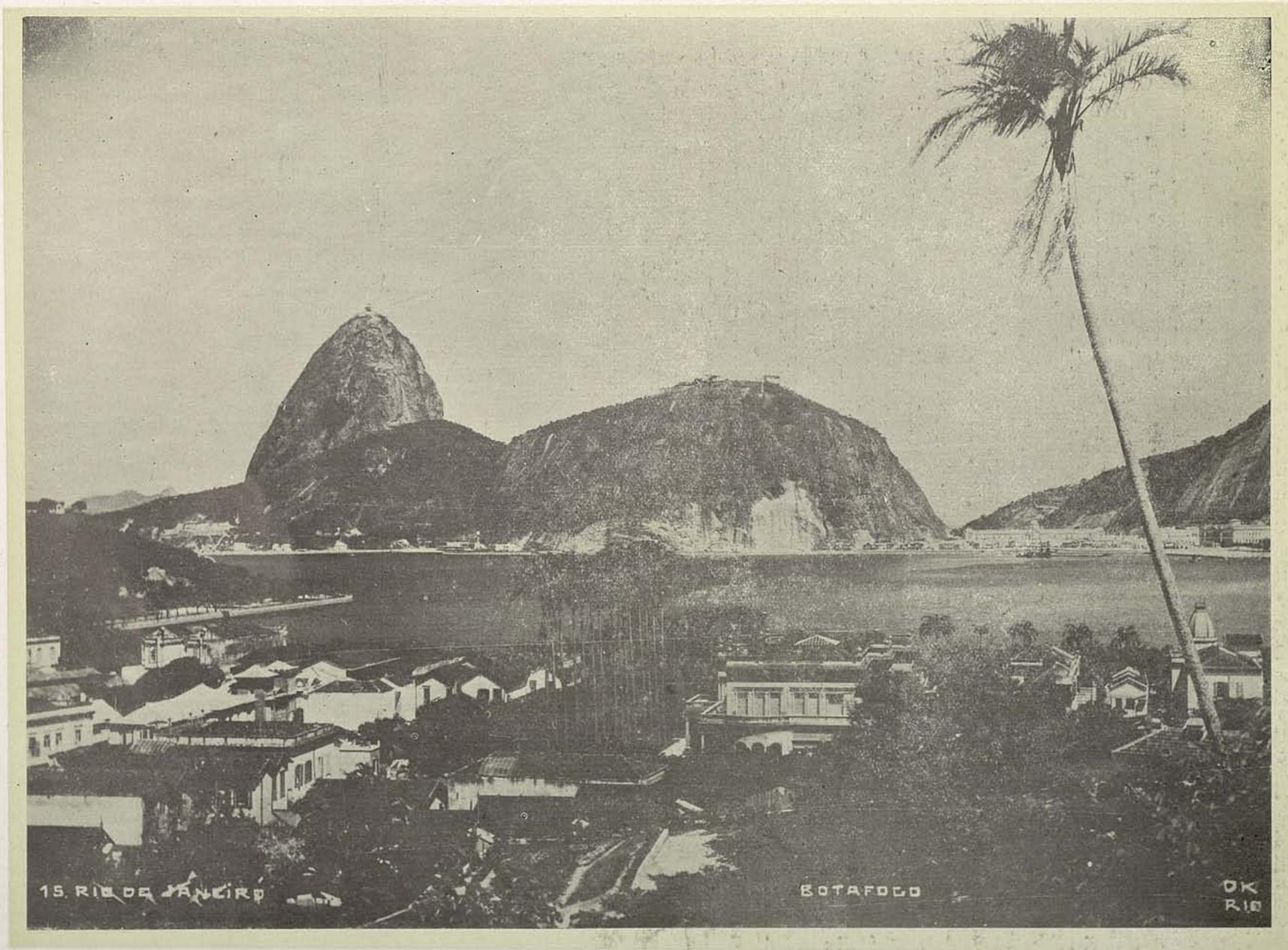
obras de higienización y embellecimiento han librado a la ciudad de sus antiguas condiciones insalubres y de las enfermedades contagiosas del trópico.

La iluminación de Río de Janeiro es profusamente feérica. Al atardecer la ciudad enciende sus millones de lámparas, y las calles estiradas parecen ríos de luz que se desbordan al océano.

Así es Río de Janeiro, maravilloso y espléndido, dando siempre esa sensación de magnificencia y de encantamiento. El Congreso de Arquitectura sorprende a la gran metrópoli brasilera en todo el apogeo de su portentosa belleza, su creciente progreso, sus panoramas admirables y sus paisajes estupendos que convierten a la perla del Atlántico en una de las bellas capitales del mundo.

H. BARRERA.

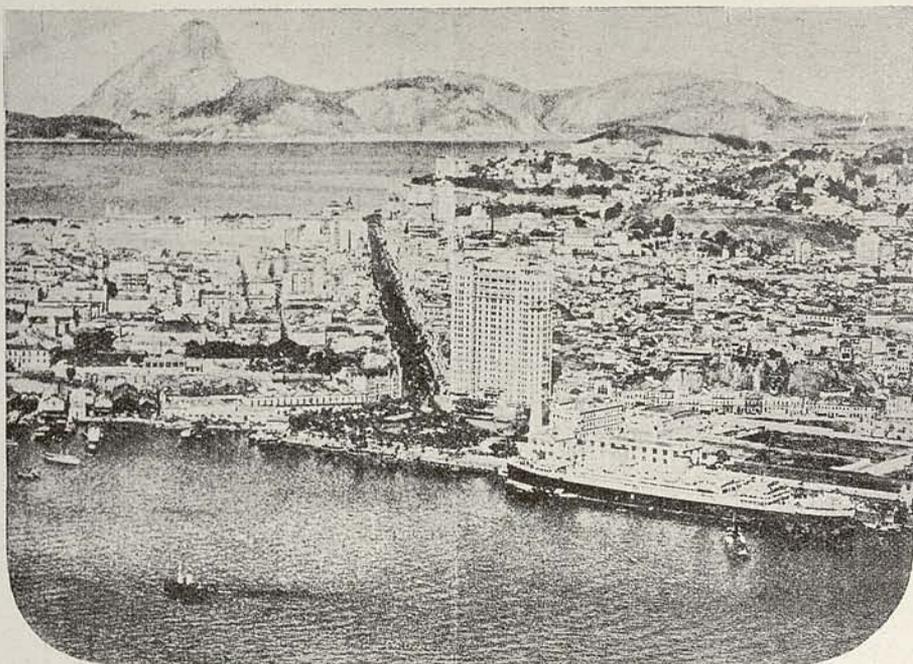




Río de Janeiro. — Botafogo.



El centro comercial de Río de Janeiro
La Avenida Río Branco



Dársenas de pasajeros,
Avenida Río Branco
y el edificio del diario
"A Noite"
de 27 pisos

RIO DE JANEIRO



Nuevo barrio edificado sobre la parte conquistada al mar con
la demolición del cerro "Do Castello"

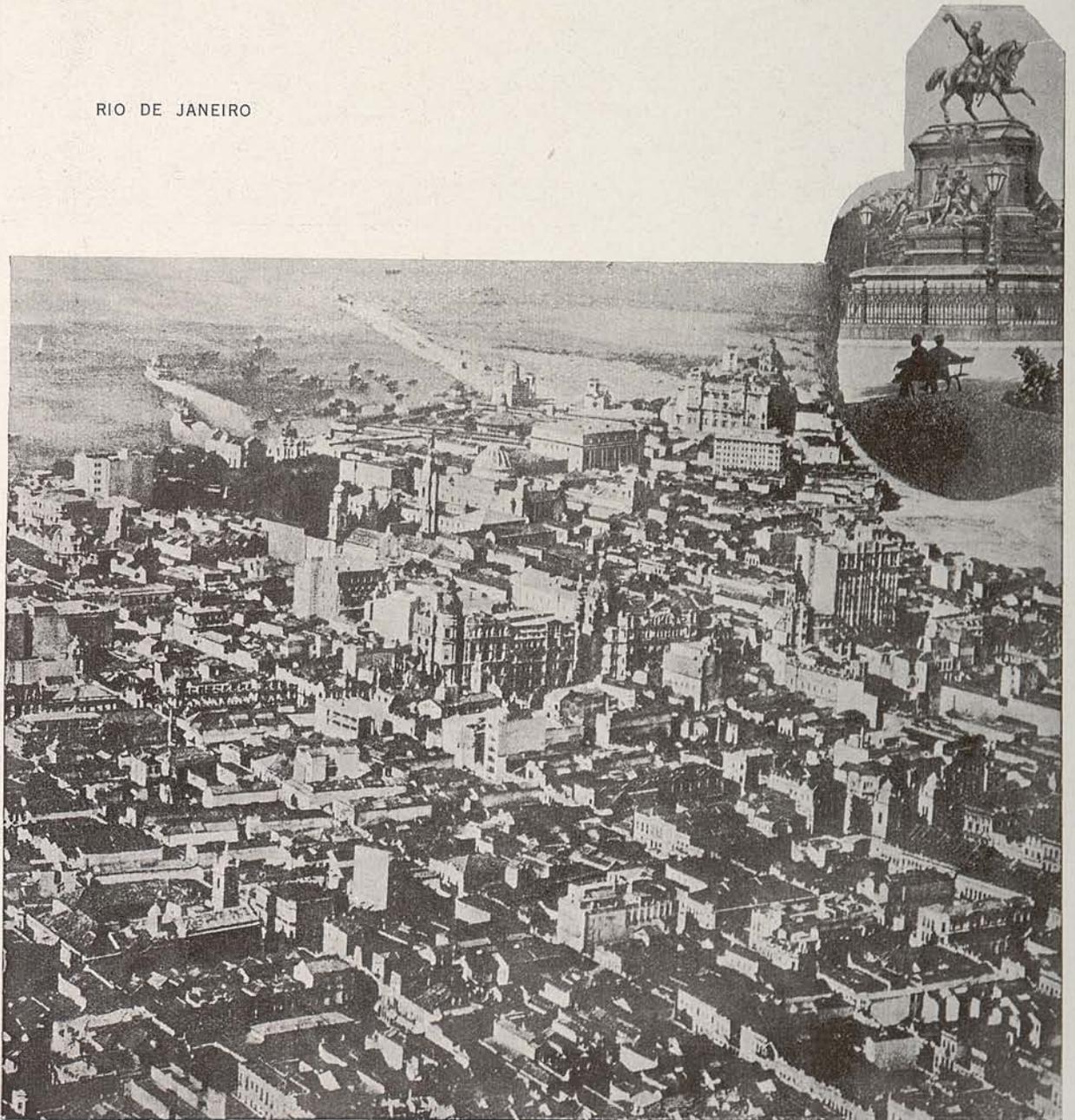


Río de Janeiro. — Vista tomada desde el Pan de Azúcar

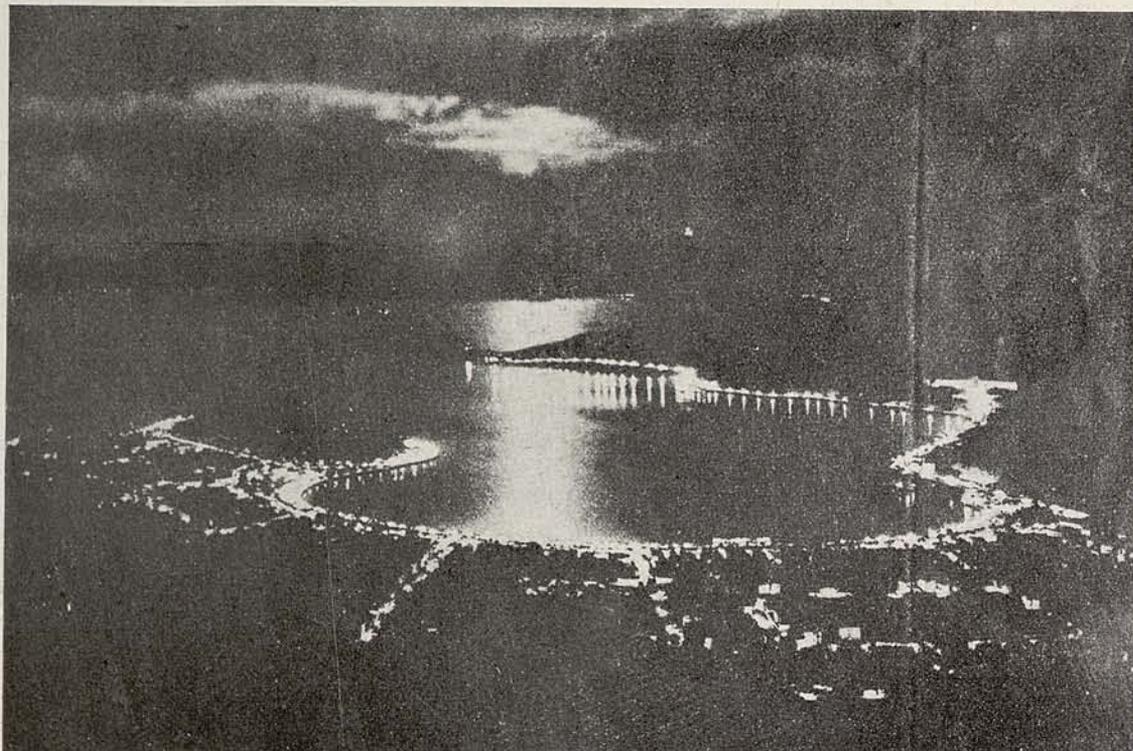


Puesta de sol
en la playa del Leblón.

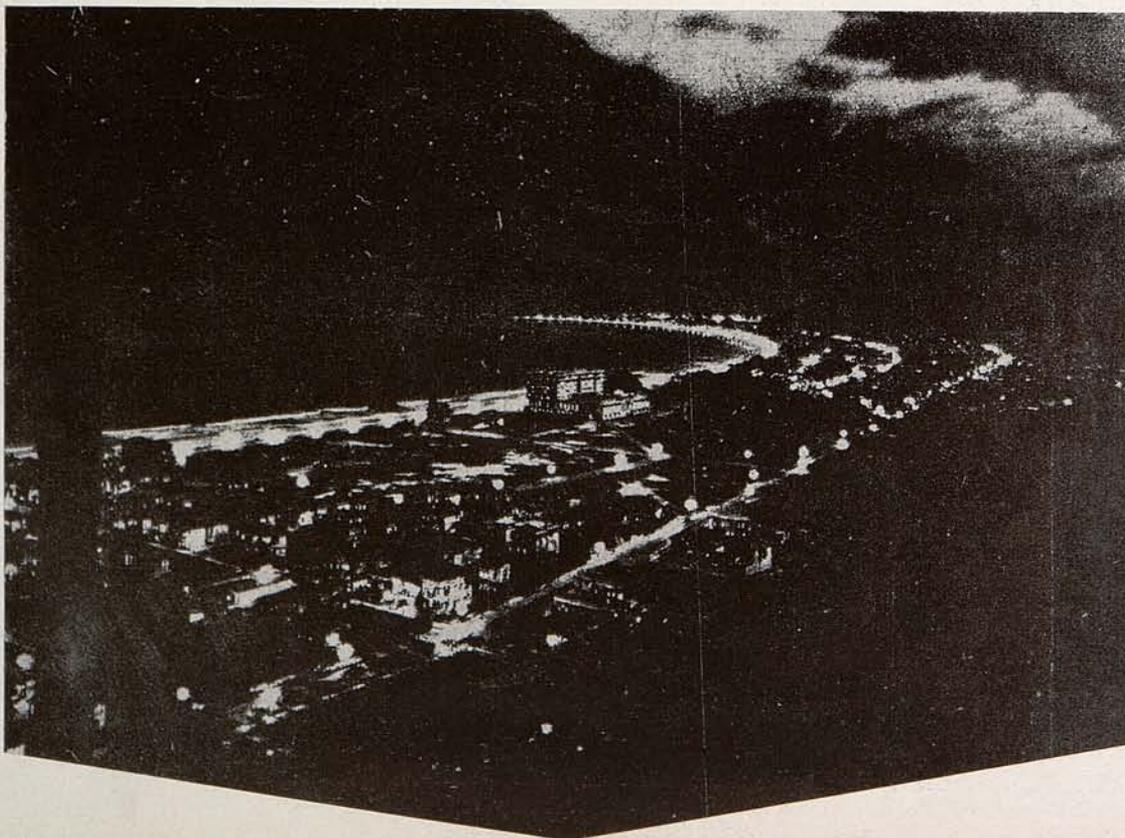
RIO DE JANEIRO

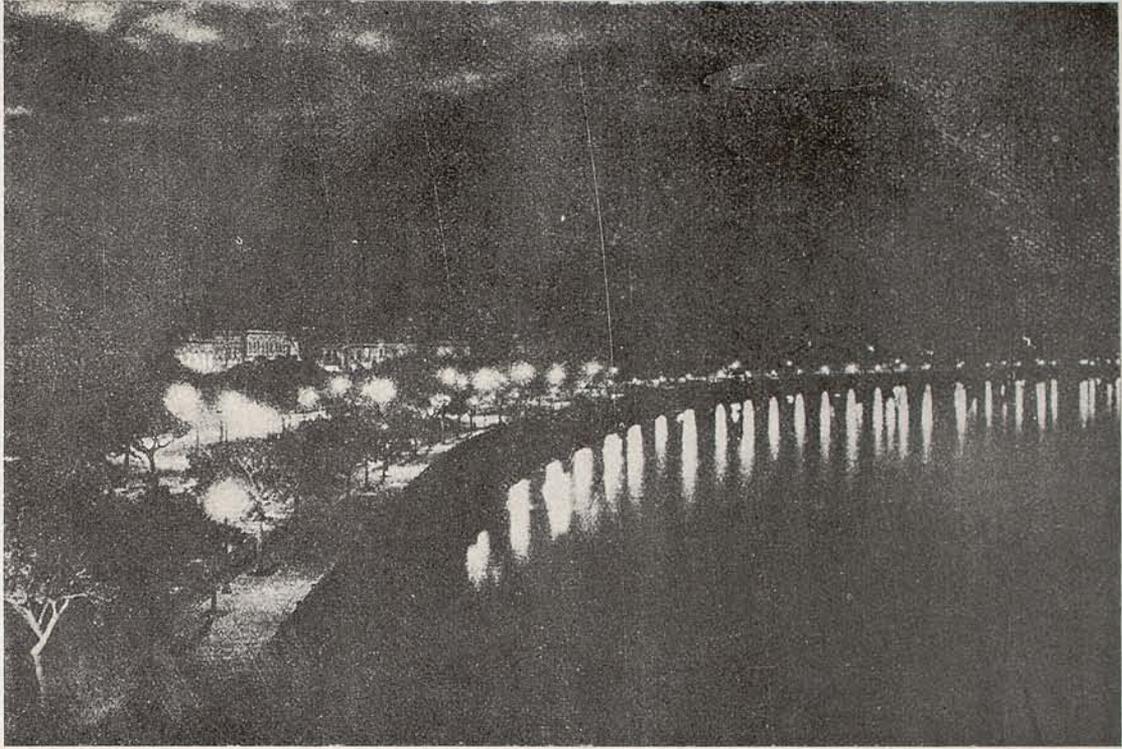


Centro comercial. En el extremo izquierdo puede verse la zona de demolición del cerro "Do Castello". A la derecha la estatua de Don Pedro I

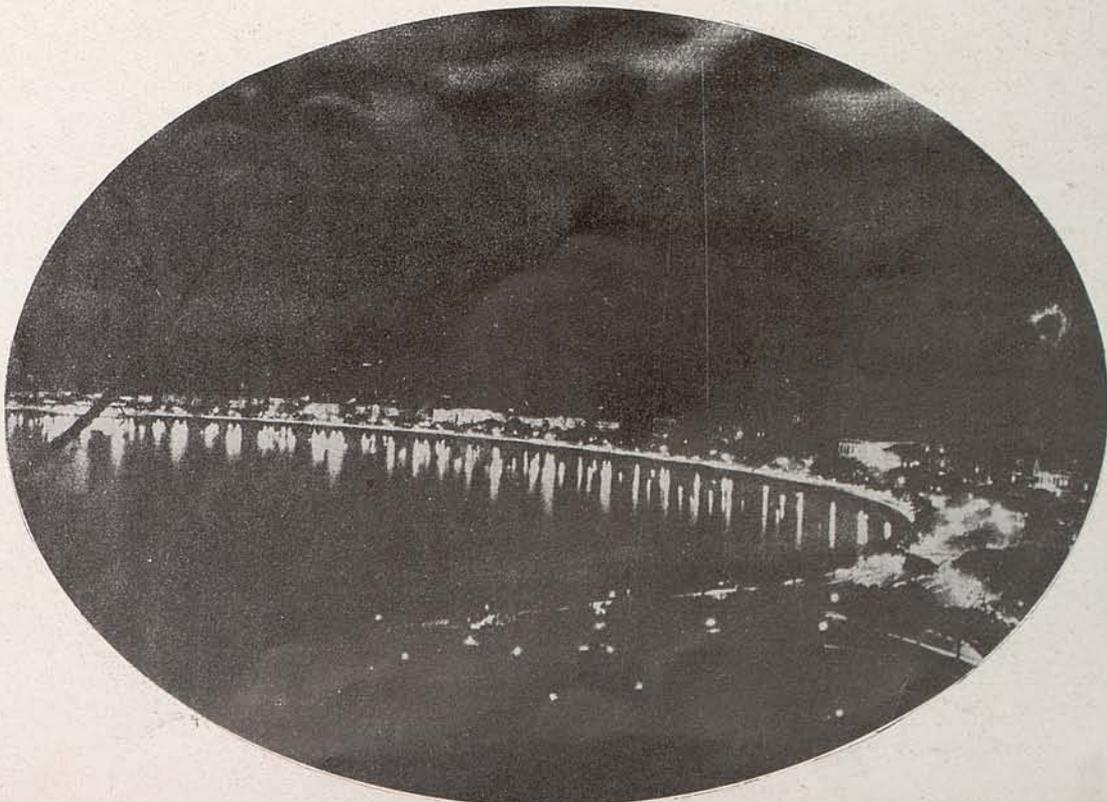


Río de Janeiro de noche





Río de Janeiro de noche





Botafogo, uno de los barrios más elegantes de Río de Janeiro



Saludo a los Colegas Brasileños



Al contemplar una carta geográfica de la América del Sur el primer nombre que leemos es: *Brasil*. Díjase que esta palabra escrita en gruesos caracteres negros ha sido impresa ahí, al centro del continente, más para indicar el nombre propio de un mundo que no el de un país. Aquellas letras oscuras en un fondo color de oro corresponden al nombre de un gigante. En verdad, de las repúblicas hermanas, es el Brasil el hermano mayor, el hermano gigante. Miremos un mapa. ¿No parece la fotografía de diez hermanos menores, pequeños, que rodean al primogénito, al mayor?. Pensemos que si el Atlántico levantase sus aguas hasta los piés de los Andes sumerjiendo en sus pavorosas ondas al Brasil, la América perdería su grandeza; quedaría sin corazón, sin entrañas. Alegóricamente hablando: la América desaparecido el Brasil semejaría el águila caída de las nubes y vaciada las entrañas por un zarpazo.

La Naturaleza ha reunido en este maravilloso país lo mejor de sus tres reinos encuadrándole en los panoramas más sorprendentes del Universo. En otras partes de la tierra la Naturaleza ha realizado obras bellas, pero en este país, la Creación, si nos es lícito decir, se ha inspirado cual un Miguel Angel. Nada aquí es igual a nada. Todo es superior a todo. Lo sublime es el eterno tema de sus obras. Sus puertos son joyas trabajadas por el mar y los ríos en otras partes son ríos pero aquí el Amazonas es un océano que anda De sus selvas, ¡oh Dios mío!, mejor es callar; tanta infinita grandiosidad nos deja absortos y en silencio.

¡Oh Sabia Creación, siempre consecuente con Tus designios has encomendado tan portentoso territorio a hombres magníficos! La fuerza del genio que supo con Santos Dumont encontrar la dirección en los caminos misteriosos de los vientos sabe también romper las nubes,

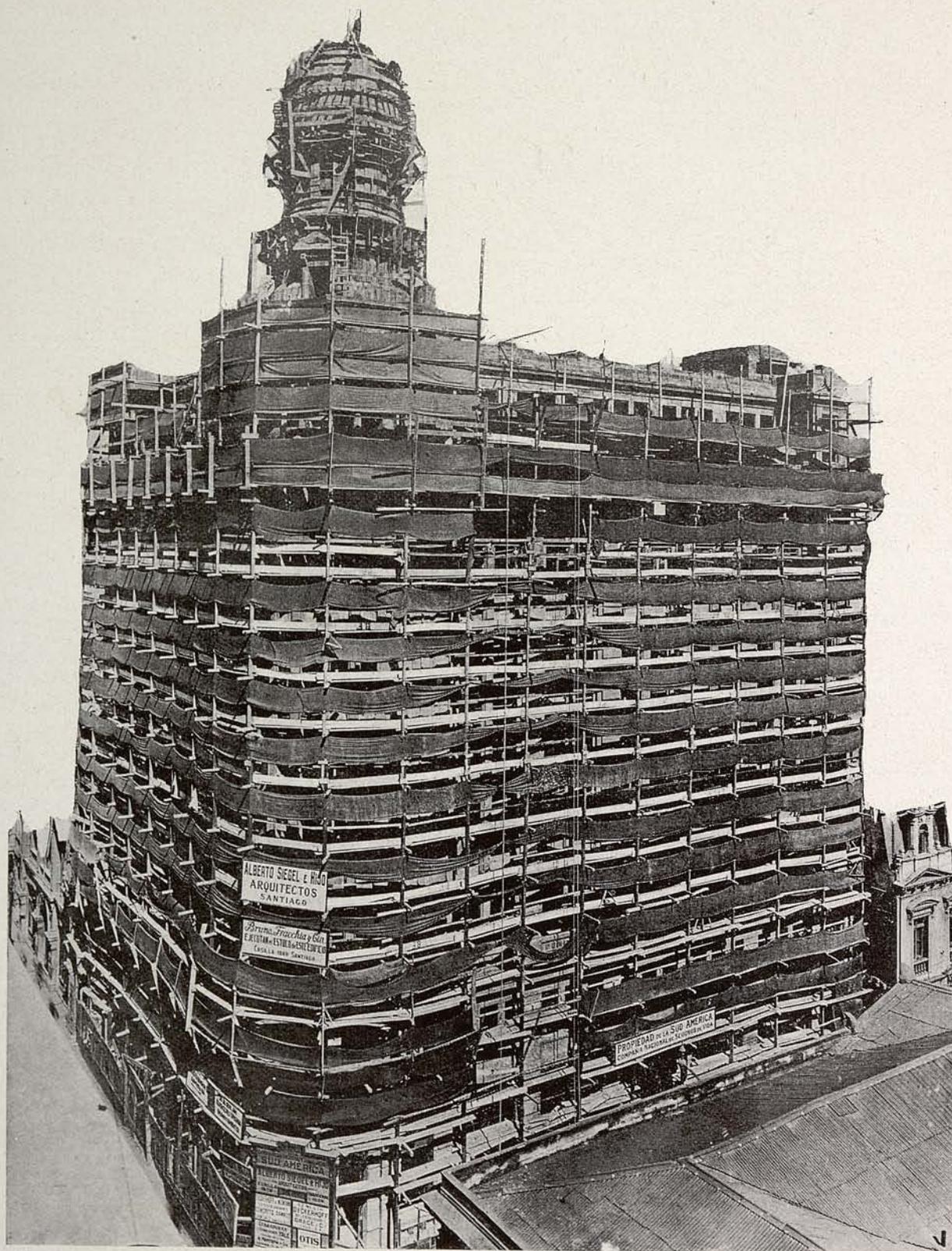
elevando en sus construcciones la gloria del más puro arte arquitectónico.

En estos momentos, de todas las Américas, carabanas de arquitectos se dirijen cuales nuevos magos atraídos por los resplandores de la ciudad de Río Janeiro, en donde la antorcha del progreso irradia sus torrentes de luz. Los arquitectos chilenos visitan al país hermano llenos de entusiasmo, henchidos de fe, convencidos de las benéficas consecuencias que reportará al futuro de la Arquitectura el intercambio de las ideas con los distinguidos colegas brasileños. Nada han omitido los talentosos profesionales del gran país para que este IV Congreso marque una fecha histórica entre los nobles torneos de la inteligencia y la confraternidad. Tenemos la certeza de que allá, en Río de Janeiro, en la ciudad de los mágicos horizontes, se confeccionarán los planos superiores, audaces, de la más bella de las artes, que harán de la América Latina el hogar más confortable y delicioso de las generaciones exigentes del porvenir.

Dignaos señores, arquitectos brasileños recibir el saludo que, por intermedio de estas columnas, os envían los colegas chilenos. Es el saludo, no de la cortesía protocolar sino, el nacido espontáneamente al calor de la fraternidad americana.

El Destino separó con dilatadas extensiones la patria de vosotros de la patria nuestra, pero esta misma inmensidad que nos separa ¿no testimonia que somos amigos por afectos desinteresados que no por conveniencias creadas por la vecindad?

Mirad la Estrella de Chile: en donde ella esté ahí también está vuestra casa.



Edificio de la Compañía de Seguros La Sud América, en Santiago

CONSTRUIR

En los momentos que vivimos, Sud América se encuentra en ese límite preciso que Estados Unidos conoció hará unos treinta años, cuando ese continente que apenas sospechaba sus fuerzas, se entrenaba y preparaba como un atleta para conquistar el puesto que lo coloca a la cabeza del mundo en cuanto a poderío y riqueza.

Nuestro continente sur, unido como una nación por la raza y el idioma, cuenta hoy con más de ochenta millones de habitantes e incalculables riquezas vírgenes que son como la reserva valiosísima de fuerza que la naturaleza le legó para su desarrollo futuro.

Muchos pensadores aseguran que la civilización latina se trasladará a América y que de aquí saldrá lo que hora nos llega de allá, es decir, las creaciones del espíritu y de la ciencia. Es indudable que la Europa, agotada por las guerras, las rivalidades de raza, y con todas sus riquezas naturales en curso de explotación, muchas de ellas próximas a agotarse, sufrirá un eclipse que podrá ser total, pero que con mayor seguridad será sólo parcial. Sin ir hasta pronosticarle esa decadencia que muchos aseguran, Sud América sabrá elevarse por sí sola, y con el tiempo, su aporte a la obra civilizadora, podrá ser un peso igual en la balanza de los pueblos.

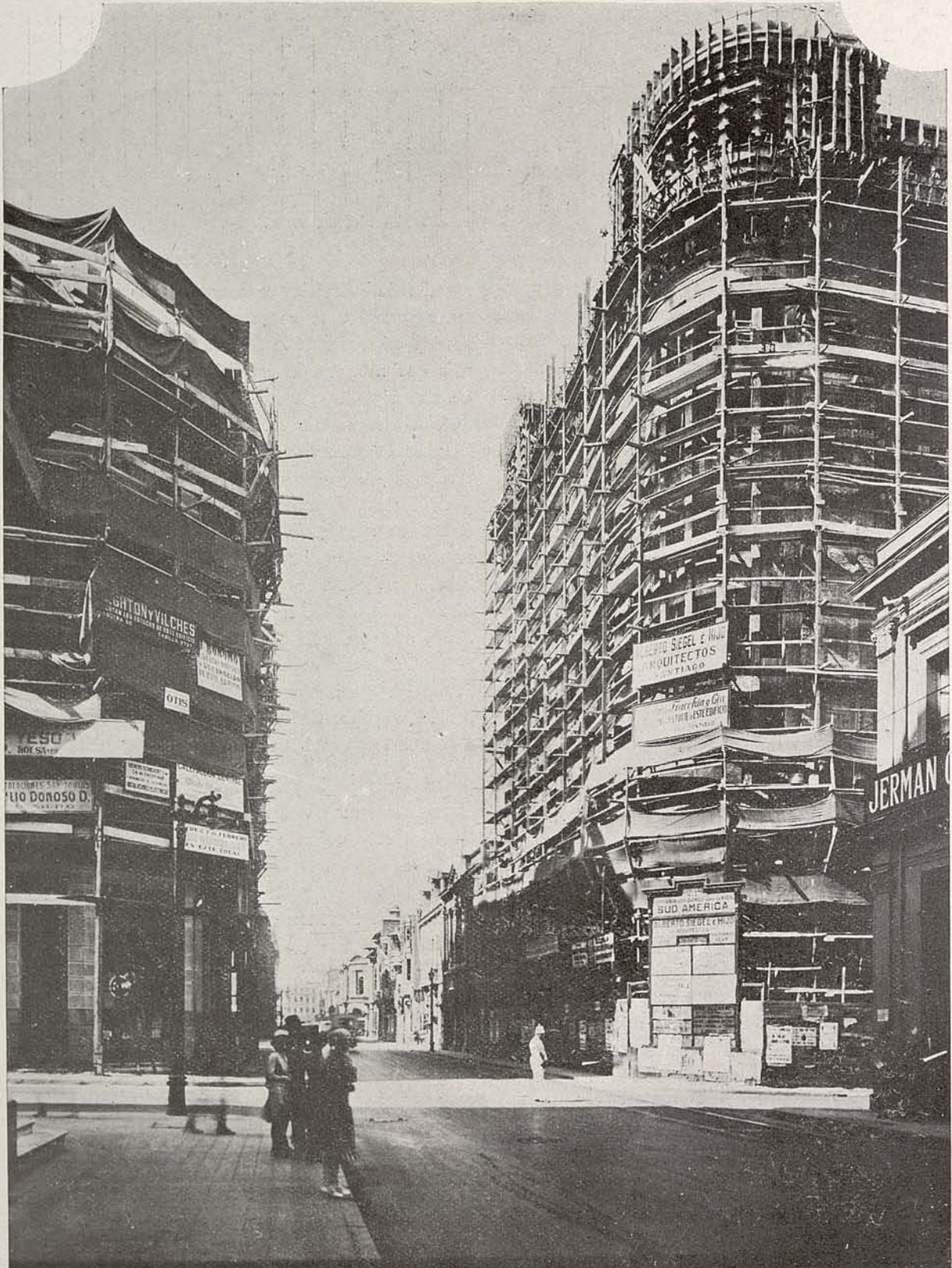
Si todavía estamos francamente atrás de la Europa en cuanto a los progresos del espíritu, en el orden material ganamos terreno diariamente y no está lejano el día en que le daremos alcance. Este fenómeno es muy explicable. En estos pueblos jóvenes perdura aun el atavismo de la mentalidad de sus colonos, conquistadores e inmigrantes que llegaron a estas tierras con el deseo único, exacerbado, de enriquecerse para obtener la felicidad material que en sus viejas tierras les era negada, a pesar de su vitalidad, energías y capacidad para el trabajo.

Por estas razones los progresos de aquí, los progresos notables, son esencialmente en el orden material, y la construcción, representativa del deseo de los pueblos hacia una vida de confort, comodidad, lujo y elegancia, es la industria que está más desarrollada. Hasta ahora hemos trabajado y continuamos trabajando para adquirir la felicidad material, y sólo nuestras generaciones del futuro conocerán el descanso después de los años de lucha y nos aportarán a su vez las creaciones del espíritu, de la ciencia, de la investigación. Ahora somos Esparta, después seremos Atenas.

En Sud América se construye por todas partes; se construye grande y se construye bien. Buenos Aires, ese monumental crisol donde se funden y amalgaman las razas, sufre más que ninguno de esa fiebre de construcciones. Allí, donde una casa de solo veinte años es considerada una antigüedad, barrios enteros parecen campos de demolición dejando obsortos a los europeos mismos que nunca conocieron esa agitación ni ese progreso. Río de Janeiro, cubierta de palacios y de blancos rascacielos, está inconocible para quien la vió solo cinco años atrás. Santiago se renueva de punta a cabo, se eleva en altura, pavimenta hasta sus más apartadas calles y cubre sus alrededores de luminosas y alegres poblaciones jardines. Lima, con el empuje de un Gobierno progresista y patriota, se transforma como bajo la acción de una varilla mágica. Todas las capitales, todas las ciudades parecen vibrar bajo ese soplo incontenible de surgimiento. San Pablo, Rosario, Montevideo, Caracas. Edificios de diez, doce, catorce pisos se encuentran hasta en Bogotá.

Estamos en la primera faz de nuestro desarrollo y este se traduce en *construir*. Los beneficios de estos países agrícolas y mineros, donde la riqueza principal se extrae del suelo, donde las naves cargadas de materias primas llevan los elementos indispensables a las regiones manufactureras, estos beneficios se invierten en construcciones o en objetos de goce inmediato, para la obtención de ese estado de comodidad que es el que mayormente ambicionamos. Más tarde, sólo más tarde, podremos aprovechar las riquezas de nuestro suelo y conoceremos la gran fábrica, la metalurgia, la industria intensiva para abastecer nuestro consumo.

Pero el período de desarrollo que atravesamos es el más grande, porque es belleza y porque es el que preparará mayormente a las generaciones futuras para alcanzar a las viejas naciones en los dominios del arte y de la ciencia. Y es por esto que los Congresos que reúnen periódicamente con su nuevo aporte de progreso y conocimientos a los arquitectos de América, son de tanta trascendencia e incalculables beneficios para estas naciones donde muy pronto las masas alcanzarán el grado de adelanto y comodidad en el vivir que hasta ahora posee solo, como orgulloso privilegio, la América del Norte.



En Santiago, la calle Bandera se convierte en un auténtico Wall Street.

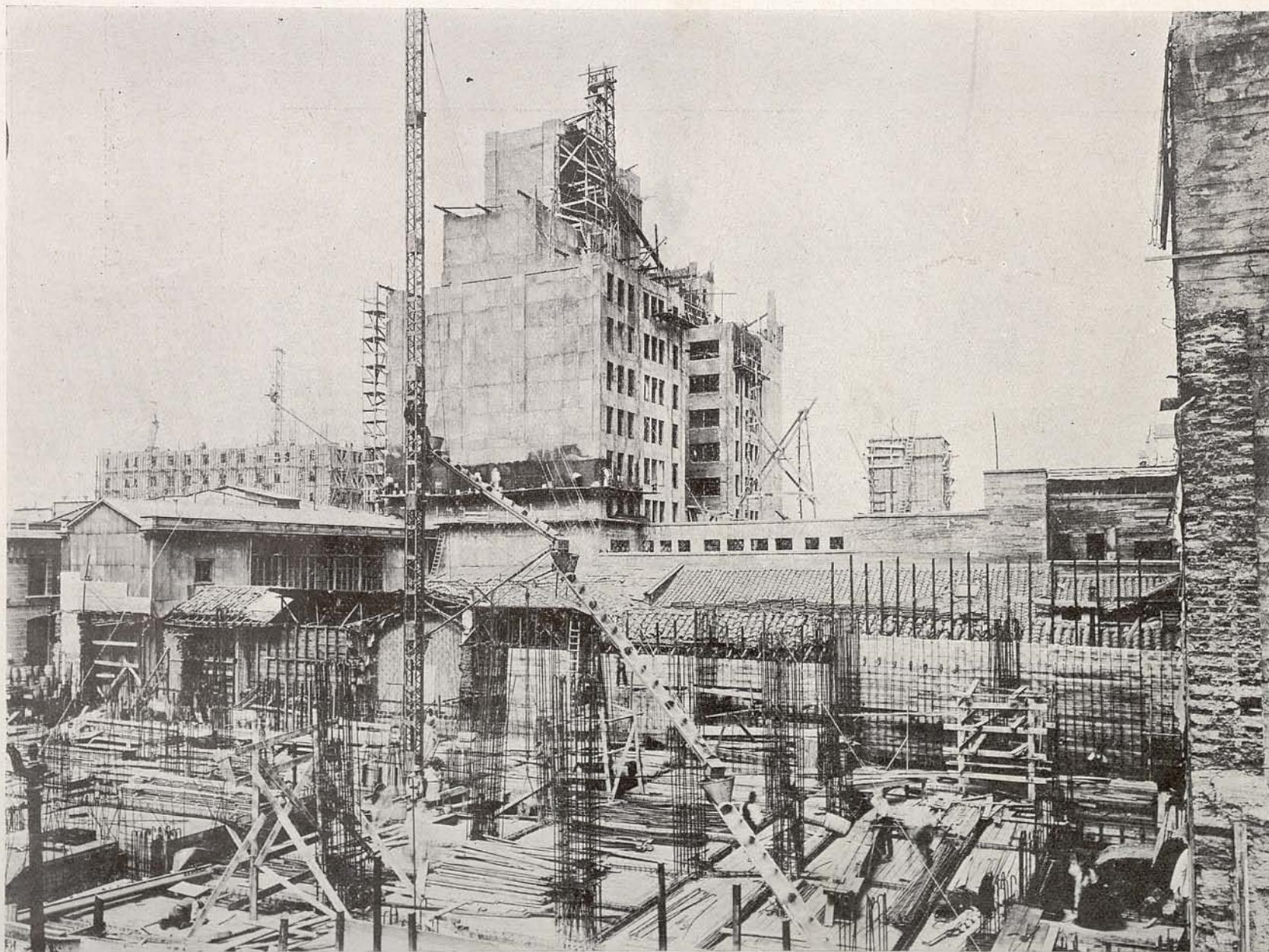


Construir. Los rascacielos perfilan sus siluetas airosas y esbeltas sobre la masa uniforme de la ciudad antigua.



Perspectiva de la Alameda.—Santiago de Chile

FOTO SECCION TURISMO



Paisaje santiaguino, año 1930

FOTO MERTON



Caja Nacional de Empleados Públicos y Periodistas

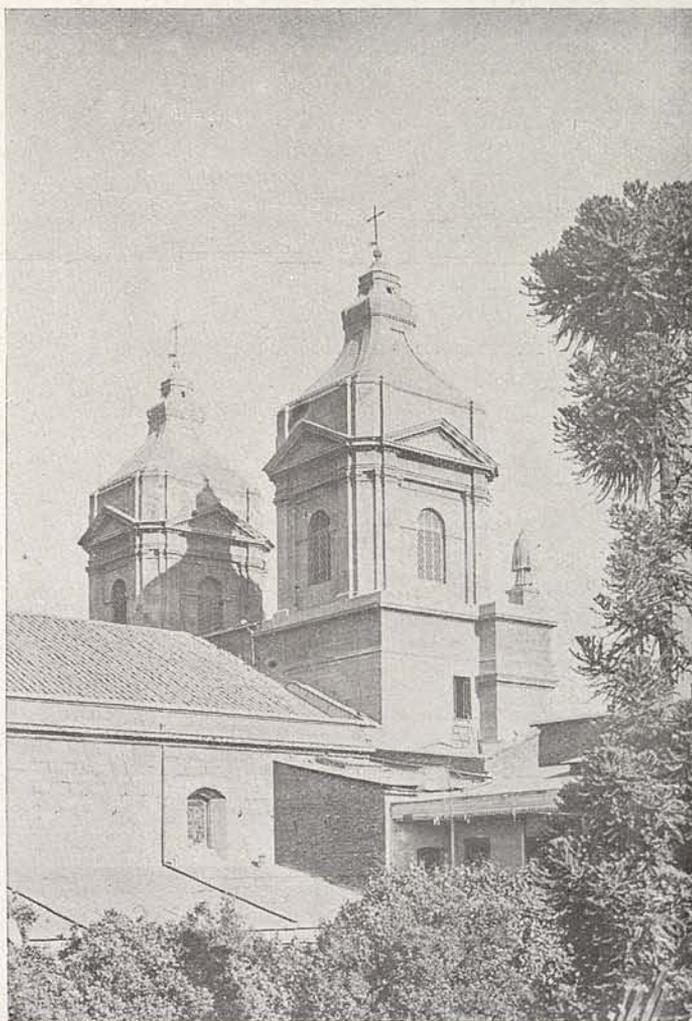
(Arqts. Monckeberg y Aracena)

FOTO MERTON

No olvide de consultar a nuestros avisadores que en sus respectivos ramos serán para Ud. verdaderos colaboradores.

Santiago de ayer

Santiago de hoy

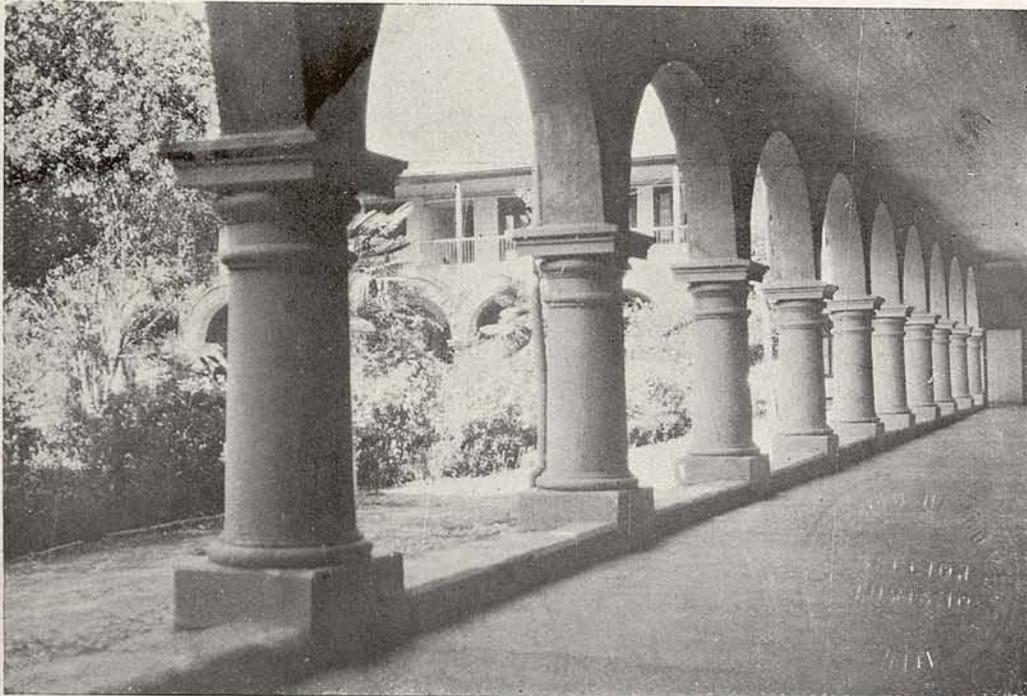


Torres de la Iglesia de Santo Domingo



Tribunas de r.a del Club Hípico

FOTO SECCION TURISMO



Claustro de San Francisco. (Año 1572)

FOTO SECCION TURISMO



Paisaje en los alrededores de Santiago



Santiago. Calles Nueva York y La Bolsa



Centro comercial de Santiago

FOTO SECCION TURISMO

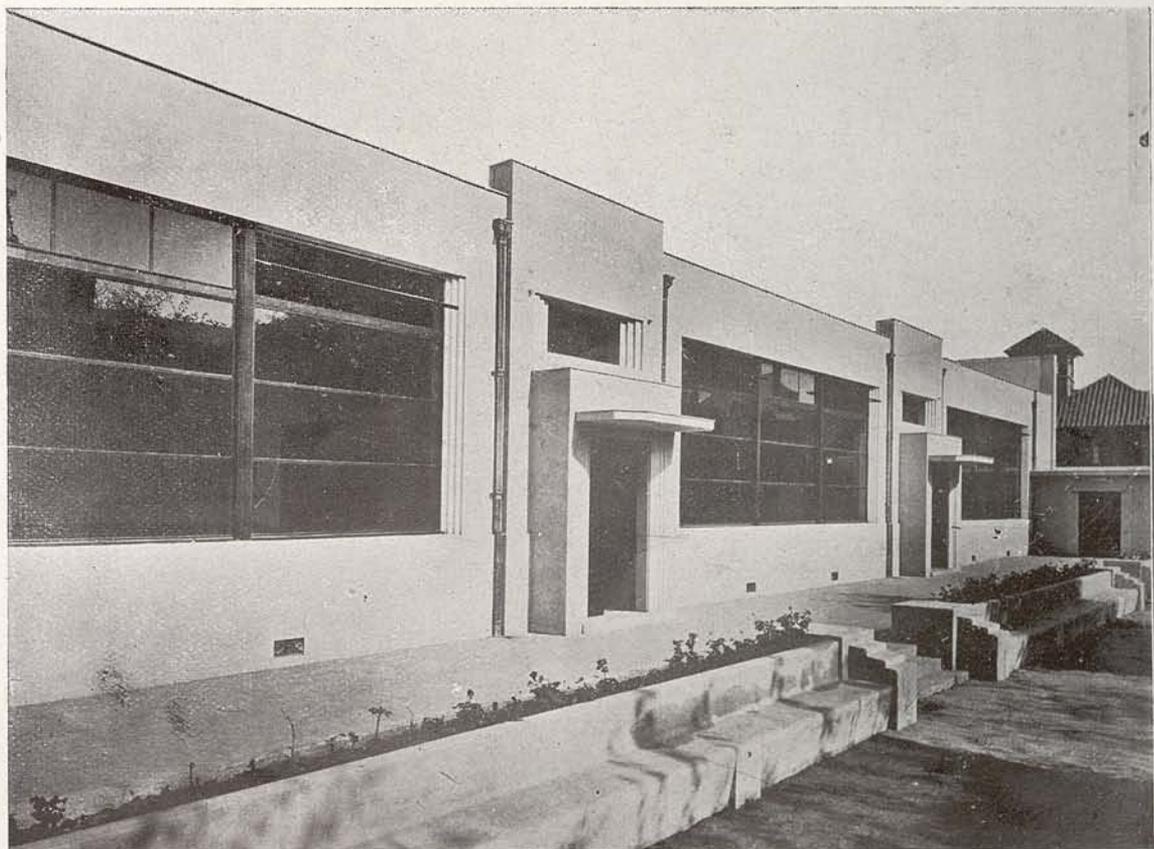


Claustro de San Francisco. (Año 1572)

FOTO SECCION TURISMO



Universidad de Chile.—Escuela de Ingeniería



Universidad de Chile.—Pabellón de talleres de la Escuela de Arquitectura



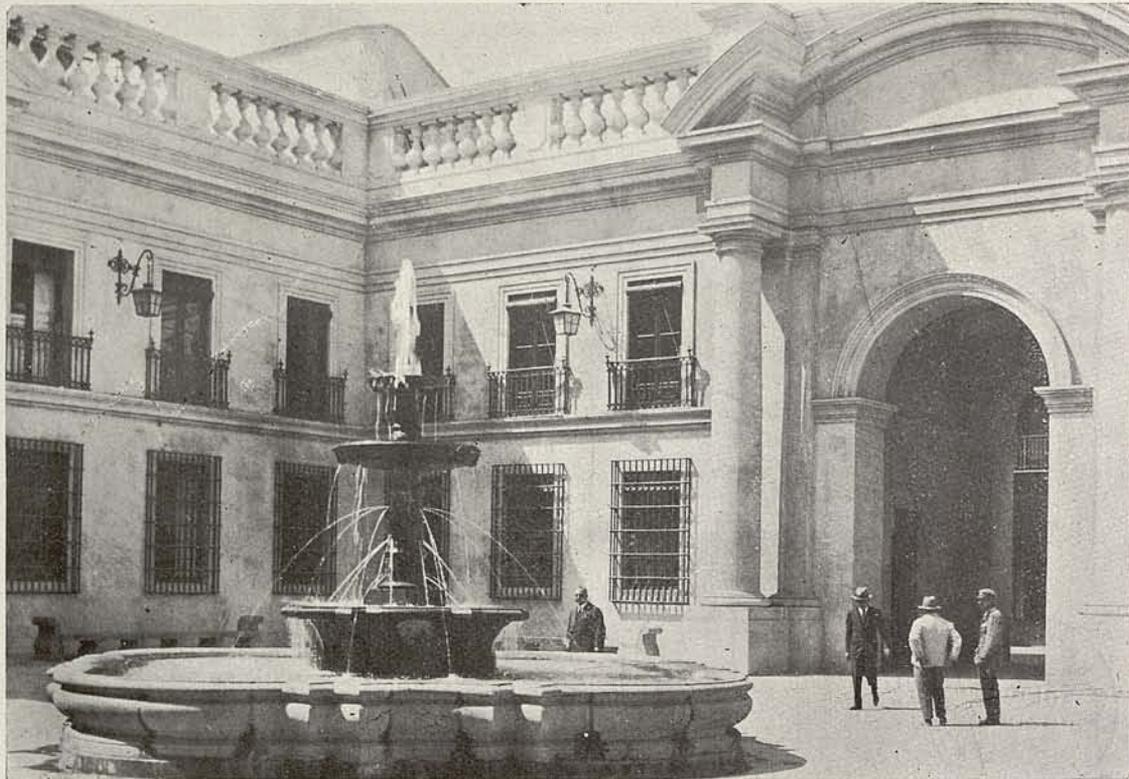
Antiguo edificio de la Universidad de Chile



Universidad de Chile. Proyecto de ensanche y transformación



Detalle central del Palacio de la Moneda.—Santiago



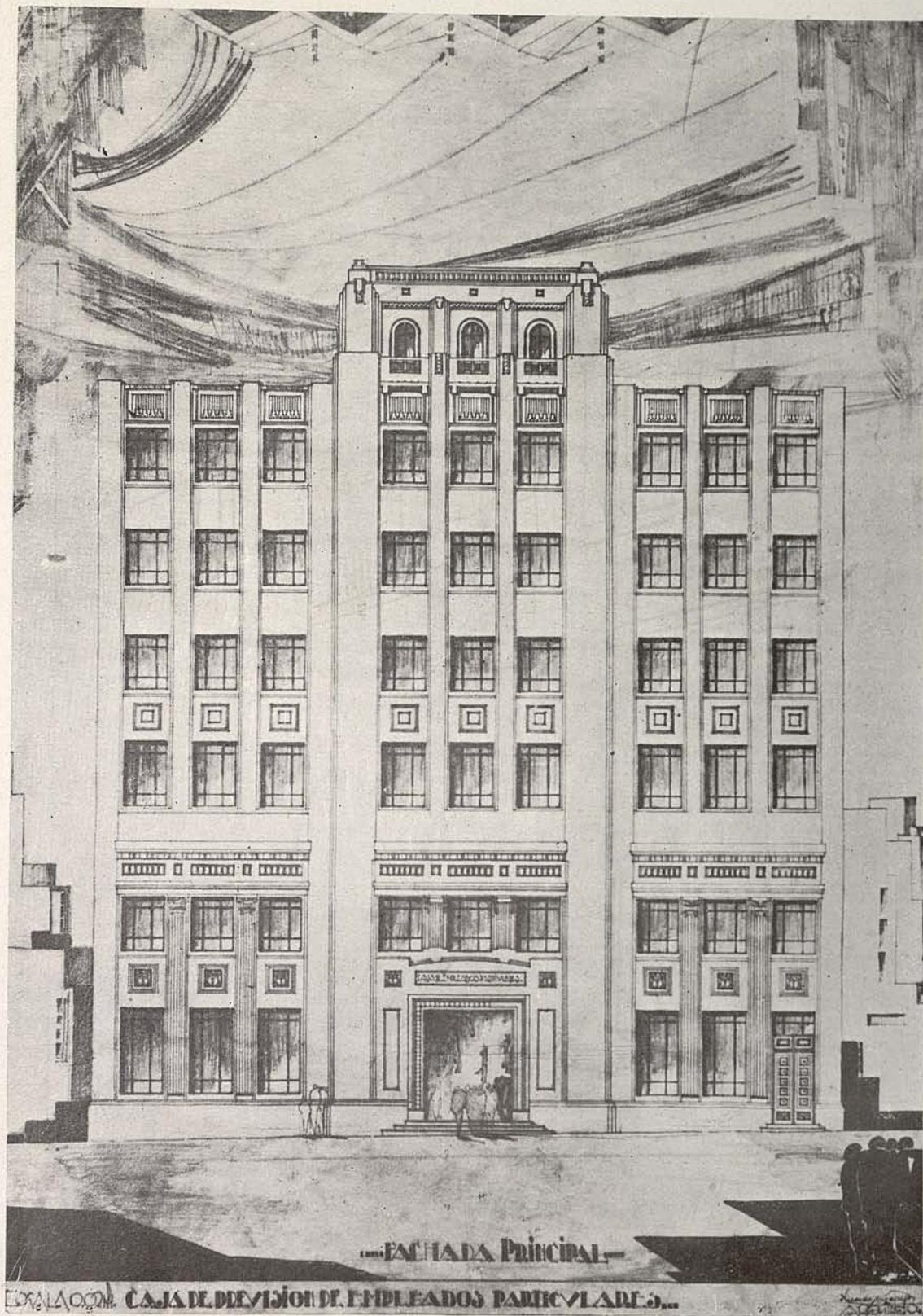
Fuente colonial en el primer patio del Palacio de la Moneda

FOTO SECCION TURISMO



Un detalle de la Escuela de Ingeniería

FOTO MERTON



Edificio de la Caja de Previsión de Empleados Particulares.

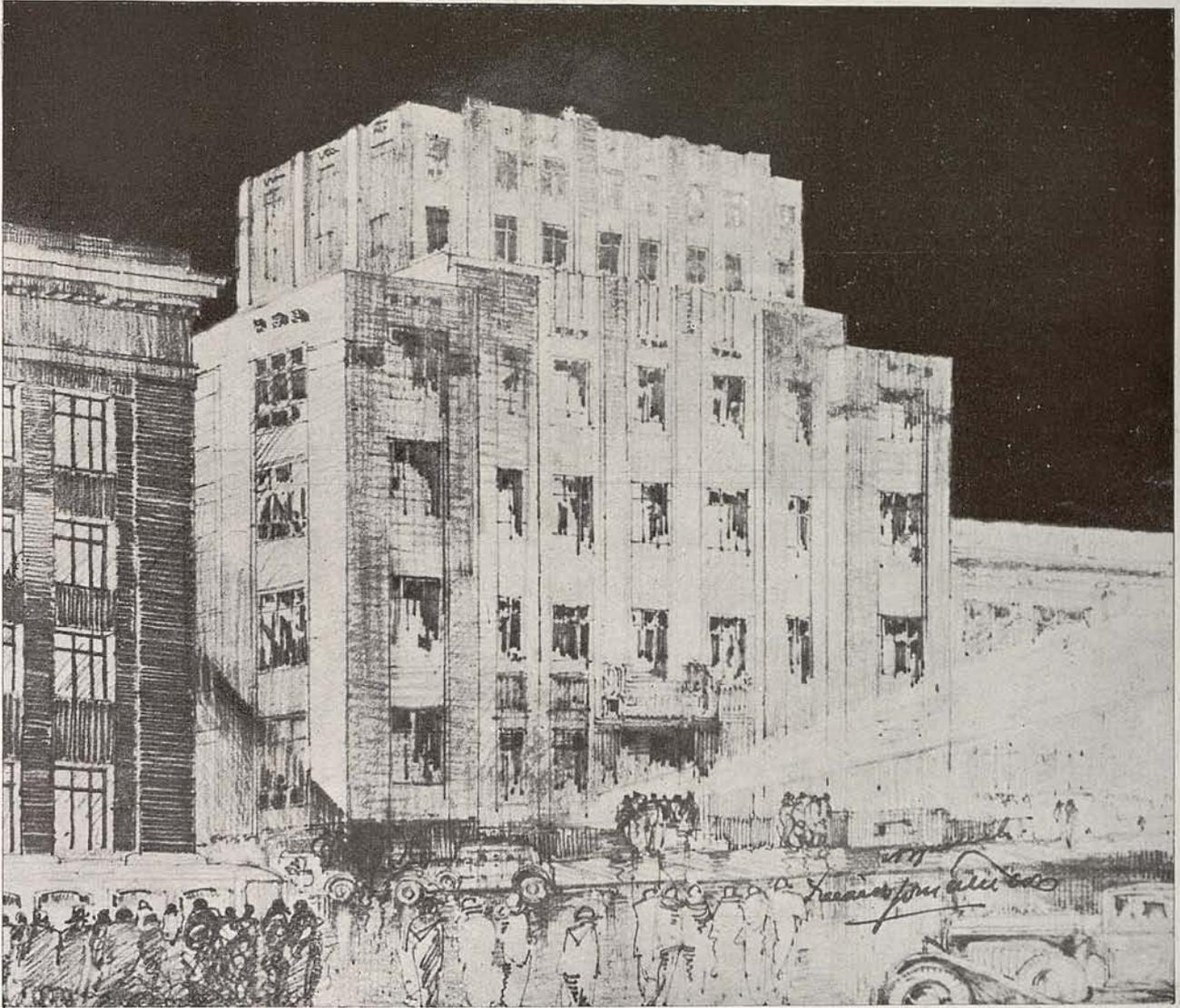
Arqto. Ricardo González Cortés.



Edificio para la Caja de Seguro Obligatorio y Empleados Particulares

Arqto. Ricardo González Cortés

Quando necesite materiales dirijase a
nuestros avisadores y obtendrá calidad y
bajo precio.



Perspectiva del nuevo edificio de la Caja Nacional de Ahorros

Arqto. Ricardo González Cortés.



Edificio Díaz.—Calles Nueva York y Moneda en Santiago

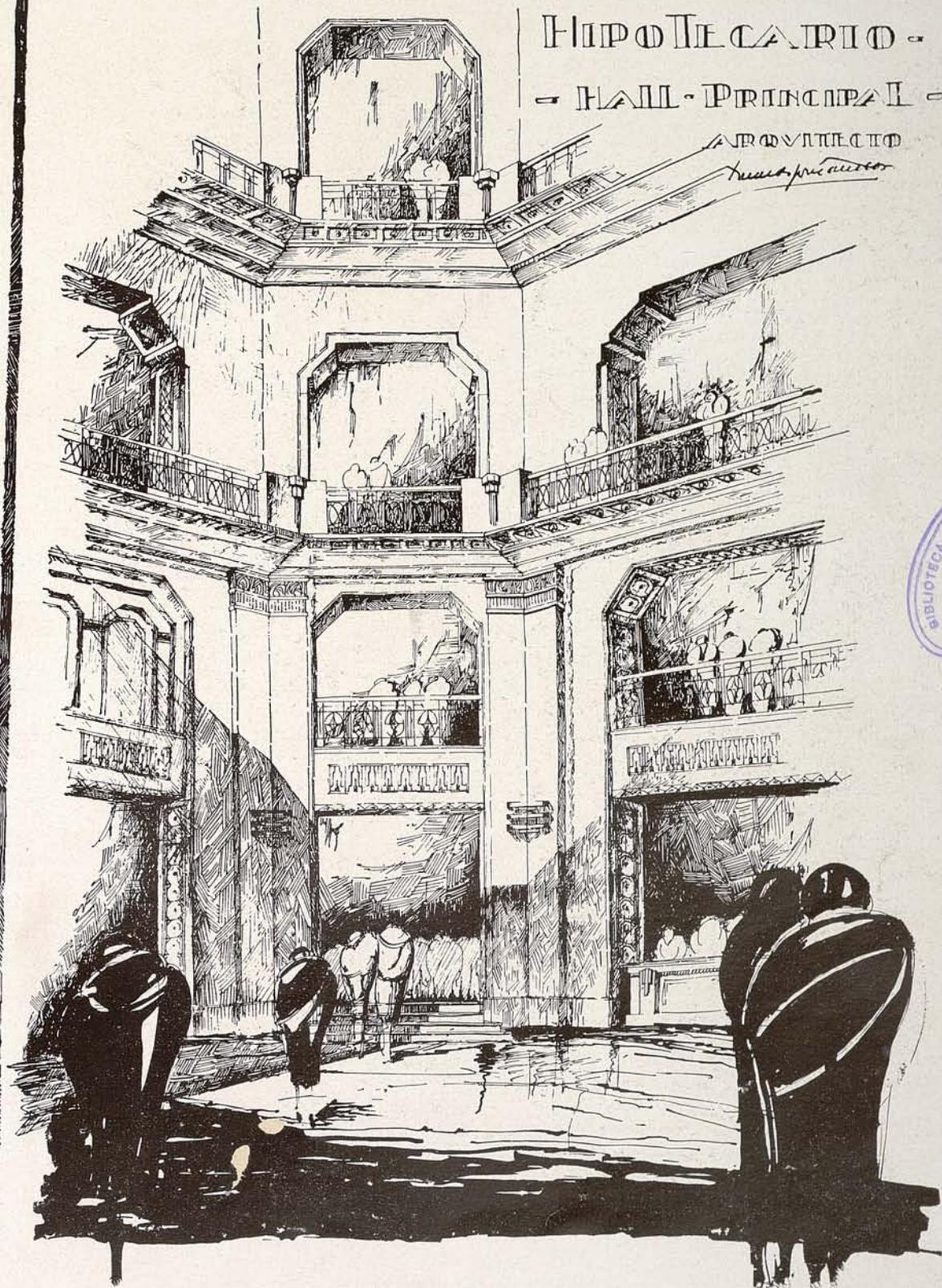
Arqtos. Fernando Valdivieso Barros

Fernando de la Cruz

CASA - DE - CRÉDITO -

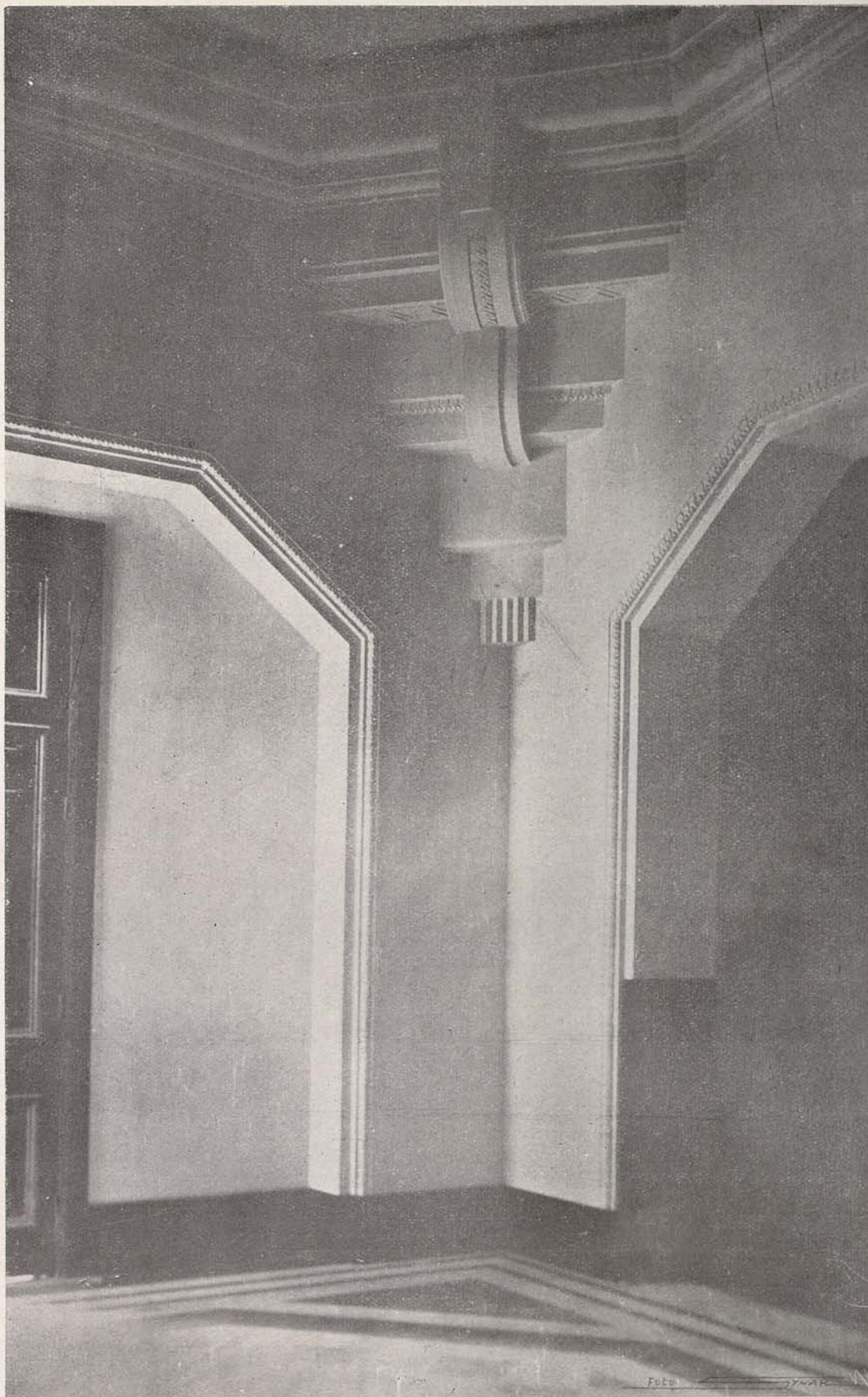
HIPOTECARIO -
- HALL - PRINCIPAL -

ARQUITECTO
Ricardo González Cortés



Dibujo

Arqto. Ricardo González Cortés



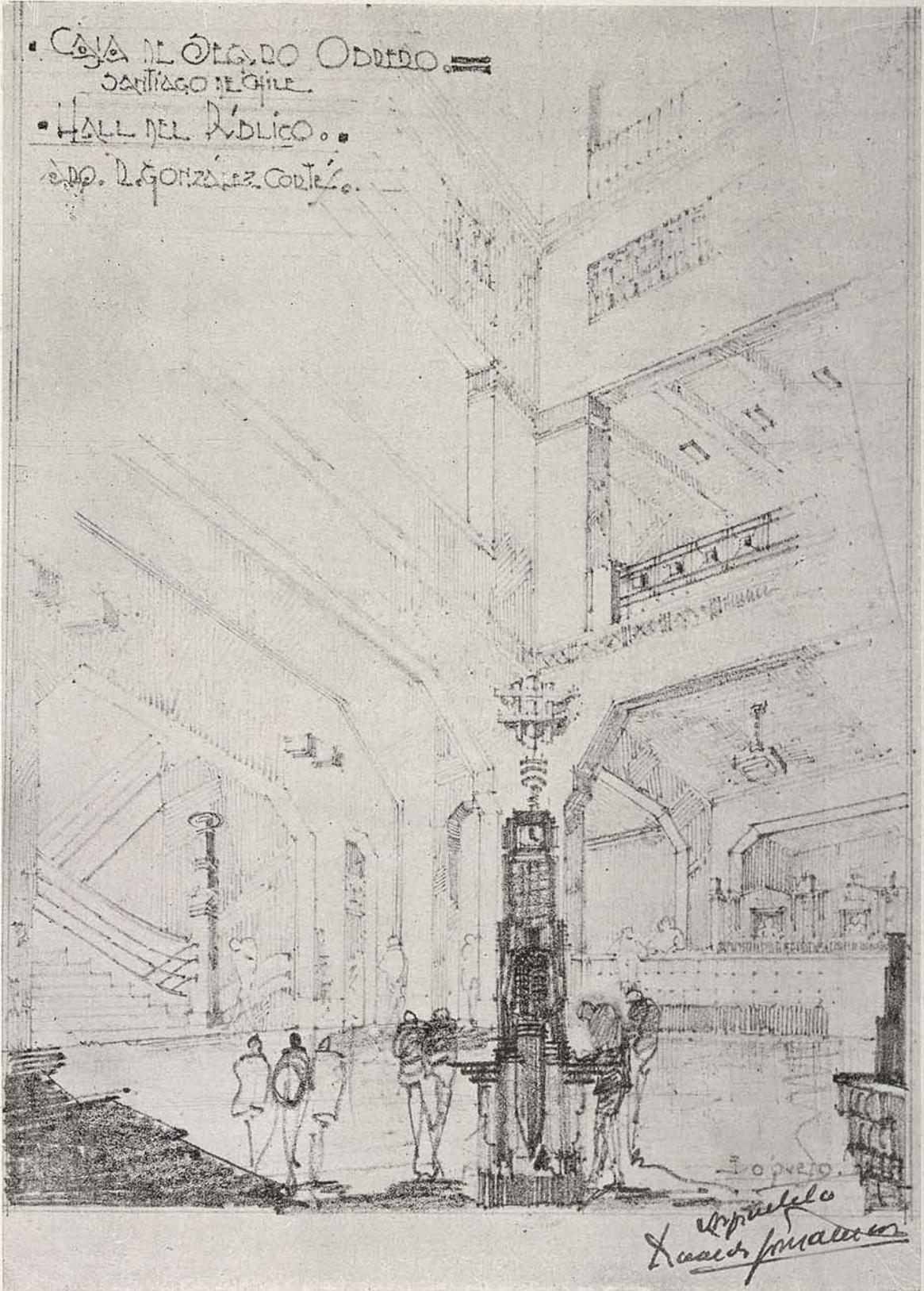
Un
detalle
interior
de la
Caja
de Crédito
Hipotecario

—
Arqto.
Ricardo
González
Cortés



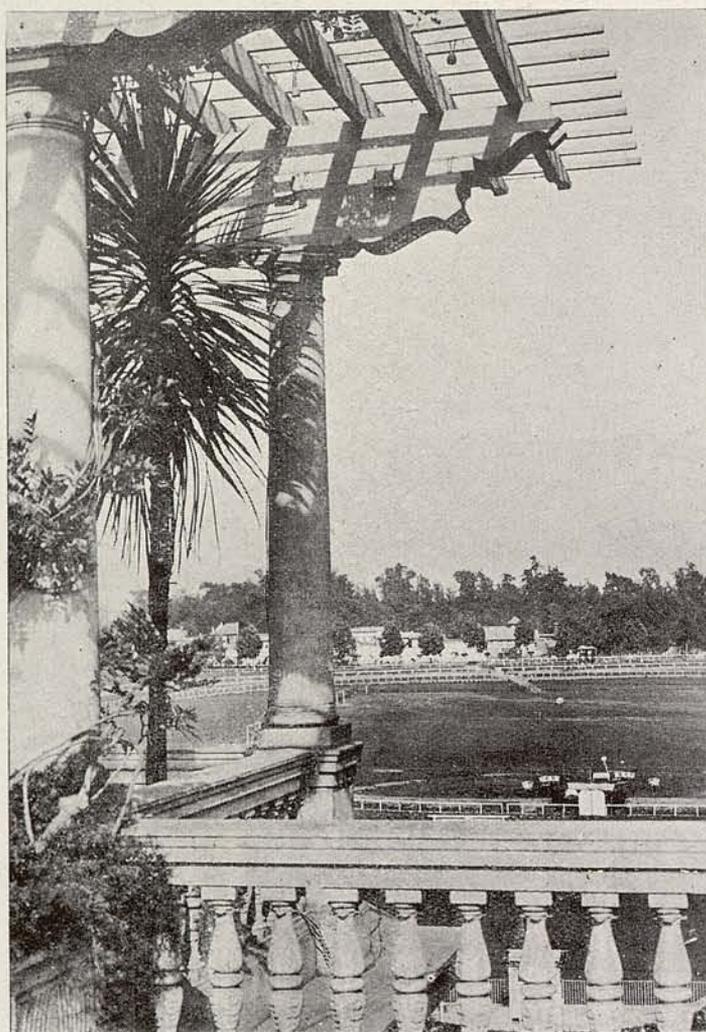
Caja Hipotecaria.—Interior

Arqto. Ricardo González Cortés.



Caja de Seguro Obrero.—Perspectiva del hall. (Dibujo)

Arqto. Ricardo González Cortés.



Club Hípico de Santiago.—Vista tomada desde la Pérgola

FOTO SECCION TURISMO

EL CENTRO CIVICO

Por RICARDO GONZALEZ CORTES,

Arquitecto.

El impulso que vigorosamente va renovando el aspecto colonial de esta ciudad, traducido en las numerosas e importantes obras de edificación, que día a día se elevan sobresalientes del cubo de uno o dos pisos que fueron las características substanciales de Santiago, adquiere mayor relieve con la determinación del Supremo Gobierno al dictar la ley N.º 4828.

Esta ley, que manda expropiar alrededor de cuarenta propiedades particulares, la mayor parte antiguas y con escaso valor de sus edificios, tiene por fin permitir desarrollar con fondos consultados en el plan extraordinario de Obras Públicas, un programa vasto de construcciones fiscales que junto con traer la centralización de numerosos servicios públicos, facilitando el desenvolvimiento de la acción gubernativa, contribuirá eficientemente a la urbanización del centro de la capital, congestionado ya en forma visible por el incremento constante del tránsito público.

La ley financiada con una emisión de bonos internos y externos, con interés del 8 y del 7 0/0 respectivamente, y amortización anual del 1 0/0, pone en manos de la Municipalidad de Santiago hasta 30 millones de pesos, con cuyo dinero se hará el pago de las expropiaciones a que obliga el plan aprobado por el Estado y que corresponde al proyecto de los distinguidos arquitectos Smith Solar y Smith Miller, planos que se adjuntan a esta breve información.

No necesitan por cierto justificarse los propósitos que el Supremo Gobierno ha tenido en vista al resolver con decisión uno de los problemas urbanos de la capital de mayor gravedad y de innegable importancia, ya que es público y notorio el aumento e intensificación de los automóviles y de toda suerte de vehículos motorizados que transitan por el centro de la ciudad; el agrupamiento de grandes edificios comerciales, con almacenes y oficinas particulares que atraen numerosa concurrencia y demandan atenciones de índole especial, así como es palpable que el progreso y el desenvolvimiento de las costumbres modernas crean cada día más sólidos ligamientos entre el habitante y la urbe que se desarrolla a sus expensas.

La necesidad de atender tan sólo a estas consideraciones de urbanismo, bastaría a justificar el proyecto de la plausible iniciativa de un Ejecutivo previsor, pero hay que agregar, además, que en este caso la autoridad—ahora efectiva—consciente de que no puede ni debe excusar su directiva en la solu-

ción de los grandes problemas que requieren su intervención ejemplarizadora, asume su verdadero rol que prevé de una parte, enseña y educa a los ciudadanos, señala su cultura al extranjero que de tal manera sabe apreciar al estimar en su valer, las obras materiales producto de la inteligencia del hombre, y que revelan el progreso de una nación.

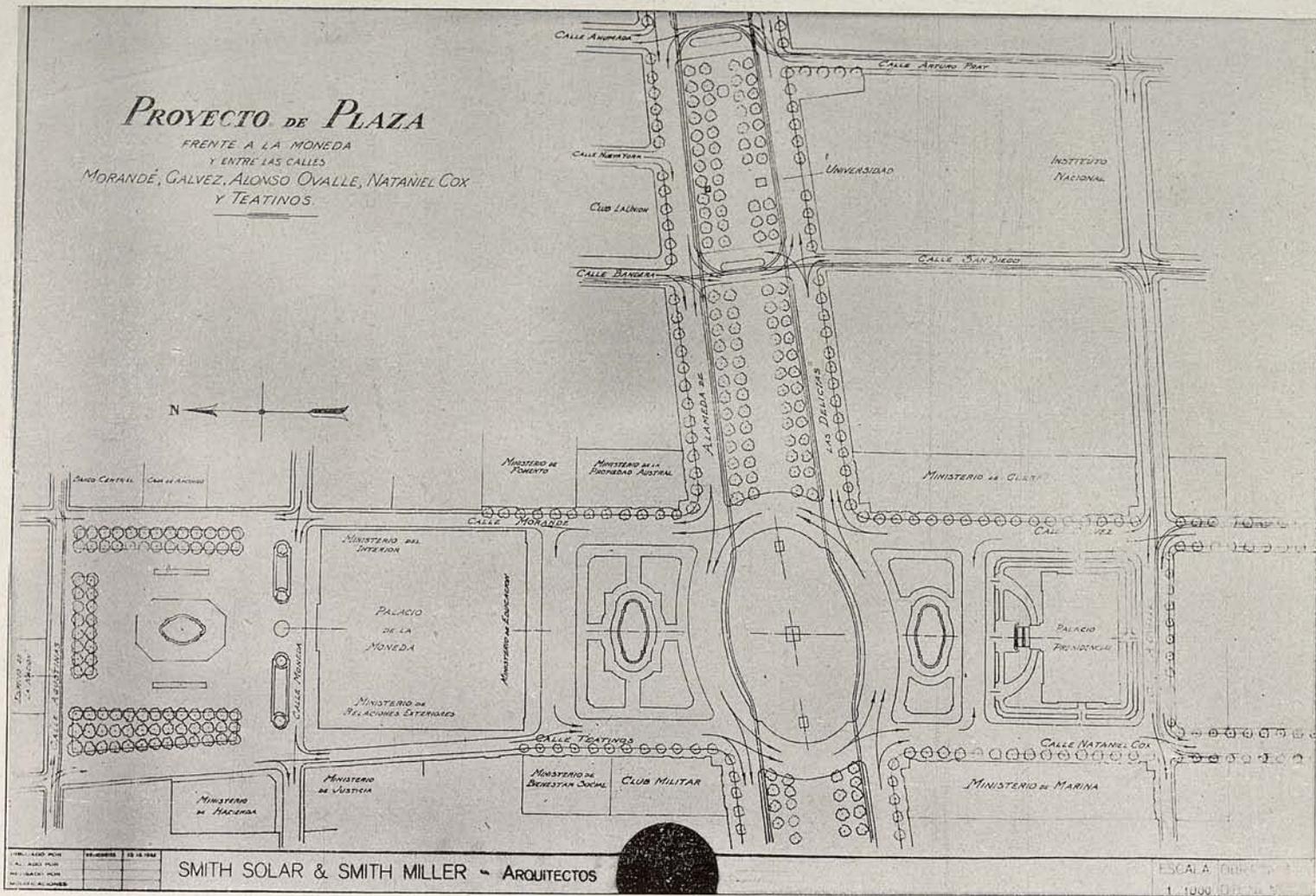
No son pocos los que aluden a la inoportunidad con que se inicia este gran plan de transformación. No son, sin embargo, justas las críticas, y sería suficiente para desvanecer tales prejuicios señalar lo que la historia ha repetido, con igualdad absoluta, para referirse a análogas iniciativas en otros tiempos y en otros países. ¿Qué no se dijo de la transformación de París, de las locuras fantásticas del Barón Haussman? ¿Qué se dice hoy día? Ciertamente que esa hermosa capital del mundo civilizado no ocuparía tal situación si no llega el nervio poderoso y la autoridad incontestable de tan insigne ciudadano. Hoy se habla ya de otro Centro Cívico para Washington, porque las necesidades del progreso así lo reclaman; Mussolini llama a sus mejores colaboradores y piensa en la transformación de Roma, porque ya no son suficientes los afectos del sentir católico para mantener una ciudad moderna que reclama vida y actividad. Y hay por cierto diferencia entre la ciudad de los Césares y la modesta urbe del Mapocho.

Nadie puede todavía saludar los efectos de la transformación casi total que habrá de operarse cuando el Centro Cívico, de este Santiago tan colonial—pese a las indudables evoluciones del momento que le quitan su placidez conventual—sea ya una realidad. Y aunque las circunstancias económicas del momento no permitan acometer toda la obra de una vez, es obra previsoramente mantener la ley, con sus expropiaciones, en toda su integridad. Ya se verá si el plan extraordinario de Obras Públicas dá margen para realizarlo en una parte como ha sido el plausible pensamiento del Supremo Gobierno. Como arquitecto y como ciudadano nos sentimos halagados de la próxima ejecución de tan vasto plan, que convertirá a Santiago en una capital que puede llevar ese nombre, y que será un orgullo para Chile y una emulación para América.

Santiago, Junio de 1930.

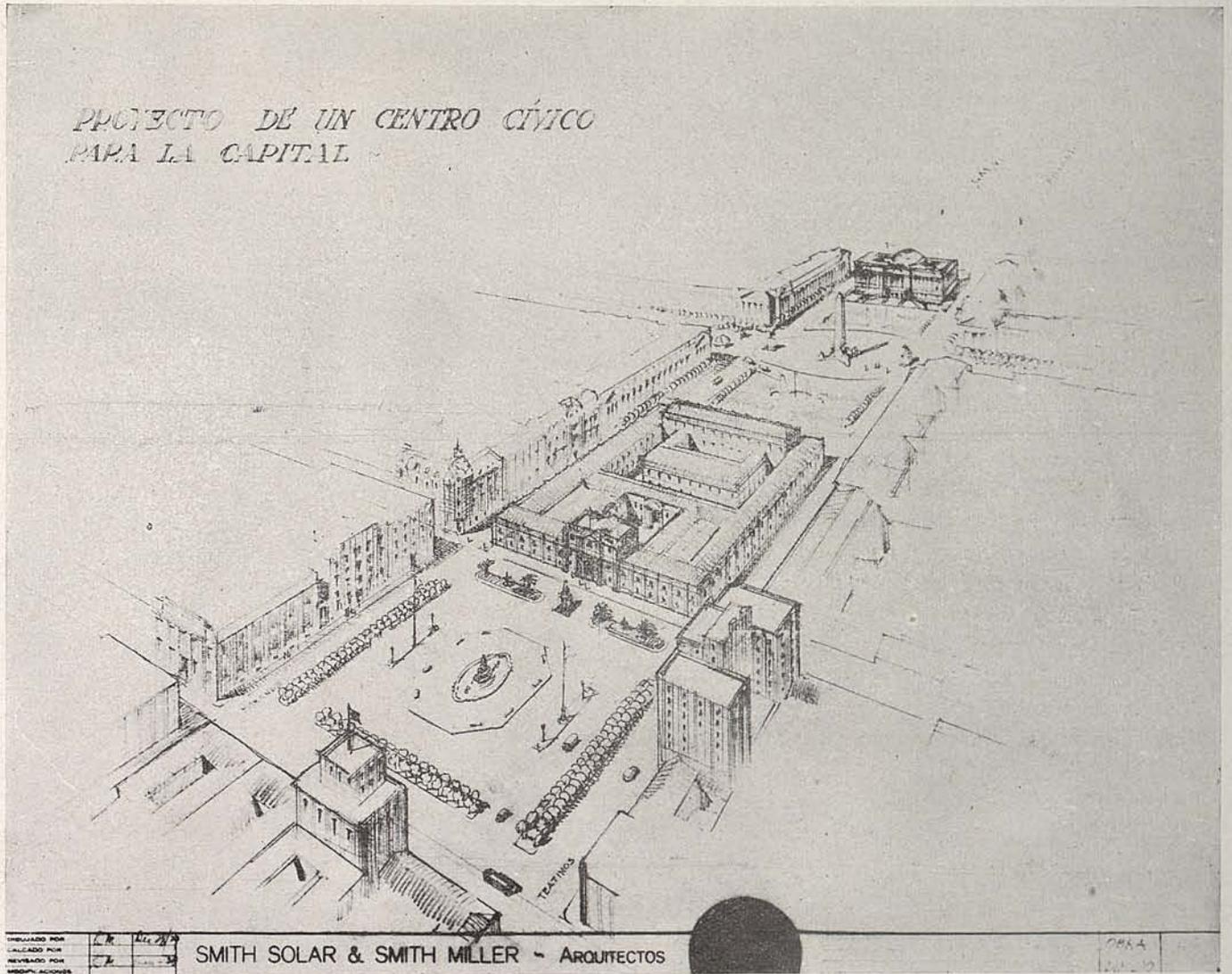
RICARDO GONZÁLEZ CORTÉS,

Arquitecto.



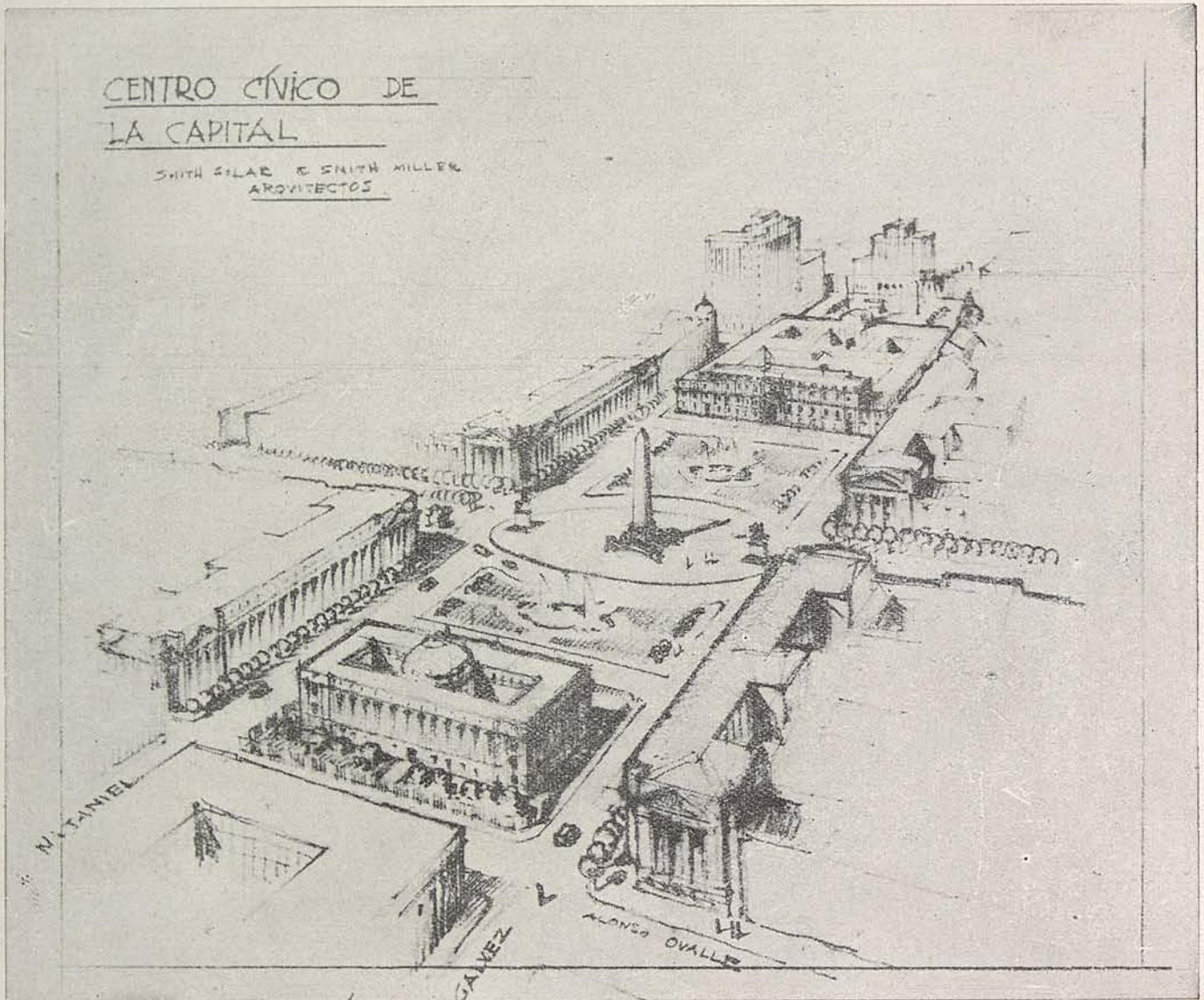
Plano del Centro Cívico

Arqtos. Smith Solar y Smith Miller.



El Centro Cívico.—Perspectiva a vuelo de pájaro en dirección oriente

Arqtos. Smith Solar y Smith Miller.



Perspectiva a vuelo de pájaro en dirección poniente

Arqtos. Smith Solar y Smith Miller.

OTRA OPINION SOBRE EL CENTRO CIVICO

La de "Swing"

El proyecto de los arquitectos señores Smith Solar y Smith Miller, para la creación del Centro Cívico, es la solución más lógica, más cuerda y más útil, bajo todo punto de vista, estético y financiero, de cuantas se han presentado para la urbanización de la parte céntrica de Santiago.

Sin acarrear gastos demasiado crecidos como pudiera ocasionarlos la apertura de alguna diagonal central tan solicitada, el proyecto de Centro Cívico prevé la creación de amplios espacios abiertos y procura a Santiago el aspecto monumental que tanto le hace falta como capital de una nación próspera, laboriosa, y en constante crecimiento.

El proyecto de Centro Cívico es obra de técnicos y previsores urbanistas. La centralización de los edificios públicos, cívicos y gubernativos, es el único sistema que permite la formación de núcleos monumentales, imposibles de obtener con la edificación particular, a la vez que procura las múltiples ventajas de ofrecer aglomerados todos los servicios en un radio relativamente pequeño.

Esta reunión de los servicios públicos se hace sentir en todas las ciudades de cierta densidad de población, y ya se ha puesto en práctica en varias ciudades de creación o transformación reciente, principalmente en Marruecos francés, donde hay aglomeraciones que crecen vertiginosamente a la manera de las ciudades callampas de los Estados Unidos, y donde se han levantado verdaderos barrios en los cuales están centralizados todos los edificios públicos, municipales, gubernativos, administración militar, bancos, correos y telégrafos, etc. Y los resultados son de lo más halagüeños, diremos casi inapreciables si tomamos en cuenta que este sistema ofrece, para el ocupante, la singular ventaja de seguridad contra posibles sublevaciones. En ciudades del norte de Europa, se habla con franqueza de la creación de Barrios Cívicos, como la única manera de proteger eficazmente todos los órganos vitales de una ciudad contra siempre posibles levantamientos comunistas.

Pero aquí, donde no existe ni remotamente esos peligrós, la creación de un Centro Cívico, ofrece sólo ventajas estéticas y urbanas, lo que ya es suficiente por sí sólo, y permite ampliar todo el centro comercial de Santiago hacia el barrio poniente, que es el más poblado, y descongestionar las calles Ahumada y Estado, donde el comercio se encuentra asfixiado por la escasez de almacenes, y estrangulado por la carestía de los alquileres.

Es de desear que más tarde se complete la demarcación de ese "Centro Comercial" poniendo en práctica la idea del reputado urbanista M. Jacques Lambert, de apertura de una pequeña diagonal, Estación Mapocho-Plazuela de Santa Ana, y ensanche de la calle San Martín. De esta manera Santiago contaría con una dilatada y bien trazada región central, un verdadero corazón de la ciudad que abarcaría el radio siguiente: Claras, Río Mapocho, Diagonal Mapocho-Santa Ana, San Martín ensanchado, Alameda de las Delicias.

Esta solución es doblemente satisfactoria porque tiene la ventaja de la réplica. En un futuro cercano, dentro de cincuenta o sesenta años, cuando Santiago con tres o cuatro veces la población actual, sienta la necesidad de ensanchar nuevamente su centro comercial, éste lógicamente, automáticamente diremos, se reproduciría frente al antiguo, entre las calles de San Ignacio y Santa Rosa ensanchadas, quedando la Alameda de las Delicias como su arteria principal.

Repetimos. La centralización de los edificios públicos es de lo más ventajosa, pero sería de desear que entre esos edificios, que estarían ubicados en las situaciones más estratégicas y lucidoras, se permitiese la edificación particular para ubicar allí los establecimientos comerciales de lujo, los cafés con terrazas sobre las amplias veredas, y dar animación, luz, vida y movimiento a todo ese sector, pues es sabido que si los barrios demasiado administrativos y bancarios son lucidores y monumentales en pleno día, nada más tétrico por las noches que esos gigantes abandonados. Un ejemplo de esto lo tienen los parisienses con el Banco del "Credit Lyonnais"; doscientos metros de fachada sombría dentro del deslumbramiento del Boulevard, es un lunar que todos los amantes de París critican. Igual cosa pasa en Santiago, en más reducida escala, con el edificio del Banco de Chile. En estos proyectos no hay que olvidar nunca que *sólo el comercio particular hace los centros de las ciudades y que éste se desarrolla únicamente por sus canales de acceso hacia sus fuentes de expansión o de abastecimiento*. Querer atraer ese centro comercial mediante la sola edificación, y sin darle sus vías de respiración necesarias, es trabajo inútil y de antemano fracasado. La Plata, capital de la provincia de Buenos Aires, ciudad creada artificialmente, toda administrativa y sin el comercio suficiente para darle animación, produce el efecto de un campo santo. En París mismo, la isla de "La Cité", antigua sede de la ciudad y hoy toda invadida por los edificios públicos da la im-

presión de una monótona ciudad provinciana enclavada en el centro de París que parece hervir alrededor.

La creación del Centro Cívico de Santiago, satisface ampliamente el criterio de los entendidos, pero, debido a que fué resuelto a última hora, hace que muchos detalles no fuesen consultados con anterioridad, lo que acarrea una situación anormal de ciertos edificios dentro de la estética del nuevo barrio. Por ejemplo, los edificios del Banco Central y del diario "La Nación" fueron principiados en la ignorancia del nuevo plano, y, quedando frente a ellos la nueva plaza, el Banco Central le ofrece su fachada lateral, y "La Nación" queda descentrada, cuando siendo el edificio más alto y más hermoso de la cuadra debiera lógicamente quedar en el eje de la plaza, enfrentando a la puerta de la Moneda. Pero estas son cuestiones de detalle, todas ellas subsanables y que no quitan nada a la calidad del nuevo proyecto.

La habilitación de esa plaza (Agustinas-Teatinos-Moneda-Morandé), en forma de esplanada para estacionamiento de autos, merece un franco aplauso. En Santiago ya nadie tiene sitio para colocar su coche y ha llegado el momento en que es mucho más rápido y práctico movilizarse a pie. Además, esta necesidad obligará a evadirse de la rutina urbanística santiaguina amante de los frondosos follajes, de los tupidos matorrales, y podrá hacerse una plaza monumental, una plaza arquitectónica sin árboles que se distinguirá de nuestra arcaica Plaza de Armas, que en el corazón de la ciudad se parece como hermana a las plazas de San Felipe, Lisperguer o Collipulli.

Es muy bueno ver grande, pero conviene no exagerar. El proyecto de esta plaza es magnífico en sí mismo, pero el proyecto de ampliación de esa misma plaza con otra plaza subterránea—siempre para estacionamiento de autos—no está de acuerdo con los intereses financieros de la ciudad. Sería de un costo excesivo no compensado con las pocas horas del día en que la ocuparían los automóviles. Para solucionar este problema no faltan en Santiago espacios libres en superficie, ocupados hoy día por tanto holgazán. Bastaría habilitar cuatro cuerdas de la Alameda, en pleno centro, en forma de esplanada.

Ya hemos pasado esa época en que todos los sitios estaban reservados al peatón. Debido a la inexorable ley que impone el fuerte al débil, éste está obligado a ceder en todas partes su sitio al motor. Continúa siendo el peatón el amo y señor de la vereda sobre la cual puede arrastrarse a su gusto y regala-dito antojo, pero sobre la calzada es un intruso.

Los autos forman parte de los atractivos de la ciudad nueva, pagan elevadas patentes y derechos y por lo tanto deben obtener el espacio que les hace falta. La *estética* es el gran argumento de los que combaten esos proyectos. En Europa muchas plazas famosas, plazas históricas, han sido habilitadas para estacionamiento de automóviles, y entre ellas hemos visto en la revista "L'Illustration" la fotografía de la Plaza Vendome de París, toda tapizada de simétricas hileras de coches sin que por ello se encuentre afeada, y a pesar de

que su estética es indiscutiblemente superior a lo que se puede encontrar aquí en Santiago.

La otra plaza del Centro Cívico, la más importante, esa que se extenderá frente a la nueva fachada de la Moneda y entre las calles Teatinos, Morandé, Gálvez y Nataniel, y que será dividida en su centro por la Alameda, es otro acierto del proyecto, y el que producirá mayor aspecto de monumentalidad. Es evidente que esa plaza atravesada por la Alameda recuerda a la Plaza de la Concordia de París, donde la Rue Royale desempeña en cierta manera el mismo papel que la Alameda ;pero donde no estamos de acuerdo con el proyecto, es haber buscado esa semejanza colocando en su centro un obelisco, y diseñando los edificios laterales (Ministerio de Marina, Ministerio de Guerra, Club Militar, etc.), en un estilo que recuerda como hermanos a los palacios del arquitecto Gabriel. Este afán de imitación es contra productivo y sólo atrae sonrisas inequívocas en el semblante del extranjero que nos visita. Santiago puede ambicionar tener una plaza, si no en estilo propio, lo que sería mucho pedir, por lo menos diferente en su trazado y edificación a las plazas de otras capitales.

Los palacios de Gabriel que decoran tan elegantemente la Plaza de la Concordia(1) en París, son de su época, son los mismos que se elevaban sobre la antigua Plaza Luis XV en tiempos del galante Rey; el obelisco es auténtico, y lo mandó Napoleón desde Luxor durante su campaña de Egipto. En sus jeroglíficos que lo cubren el erudito puede descifrar la ingenua historia del Faraón Ramsés Sesostris escrita miles de años antes de Cristo por algún bronceado cronista de las riberas del Nilo, y los parisienses que atraviesan esa plaza contemplan los imponentes recuerdos de su historia. Una reproducción aquí, no sería para nosotros de ninguna sugerencia y tendríamos que conformarnos con palacios y obelisco egipcio de concreto armado.

Es evidente que el aspecto de monumentalidad lo obtendrá esa plaza con edificios relativamente bajos que no disiente para inspirarse en otras plazas y otros edificios, cuando minuyan sus proporciones, pero esto no es un motivo suficiente para quedarse en este mundo para la creación artística, la única que perdura.

Tal como existe, y en sus líneas generales, el proyecto de centro cívico, es idea de verdaderos urbanistas, y el único que sabrá dar a Santiago un "Centro" en toda la amplitud y alcance de la palabra. No afeemos pues esta bella obra con un "pastiche".

SWING.

(1) Antigua Plaza Luis XV, ostentaba en su centro la estatua ecuestre de ese Rey. Destruída durante la revolución se levantó en su sitio la estatua a la Diosa Igualdad, se le dió el nombre de Plaza de la Revolución y allí funcionó la guillotina. La Restauración, en 1815, la llamó Plaza de la Concordia, nombre muy justificado después de las luchas que presenció, y que perdura hasta hoy.

SOLUCION ECONOMICA

del Problema de la Vivienda

Por RODOLFO JENSCHKE y JUAN STEINFORT M.,
Arquitectos.

Trabajo leído en el IV^o Congreso Pan-Americano de Arquitectos

En el problema de la habitación económica e higiénica se han empeñado todos los Gobiernos del mundo para procurar preferentemente la defensa de la vida de sus ciudadanos mediante un albergue sano y barato.

Nuestro país sin duda alguna, el más avanzado en esta legislación está resolviendo con balbuceos tímidos e inciertos, debido a la falta de un plan general, esta política de la defensa de la raza con el albergue que le ha de procurar la salud y bienestar a cada habitante. Aun más, en la aplicación de este problema, que en nuestro país data de más o menos 40 años se ha visto que los primeros ensayos que se han hecho tanto en el orden político como práctico, no han sido sino buenas intenciones; no obstante, la dictación de la ley 308 del año 1925 que creó un Consejo Superior de Bienestar Social, las leyes de previsión y sus Reglamentos que permiten a las Cajas de Ahorros, Caja de Crédito Hipotecario, Cajas de Empleados Particulares, Bancos, Cajas de Empleados Públicos y Periodistas, Caja de Previsión de los Carabineros, Sociedades particulares de Previsión y otras instituciones, y la reciente creación de la Oficina de Urbanismo General de la República han venido a mejorar este problema, sin que hasta la fecha se haya resuelto por falta de tiempo y la conexión necesaria entre estas entidades. Esta experiencia es la que nos ha sugerido las bases generales que debe tener este problema para que sometidas a vuestra deliberación, le prestéis vuestra aceptación o rechazo tomando en consideración que estas conclusiones se refieren a los sujerimientos que nos han producido los efectos de la aplicación de la ley sobre habitaciones baratas de nuestro país, la creación de la Oficina de Urbanismo y las otras entidades de previsión mencionadas anteriormente.

Los factores que intervienen en la solución técnica económica del problema de la habitación y que tienen relación con su costo directo son:

- a) Valor del suelo;
- b) Situación del terreno con respecto a los servicios de urbanización y también con relación con los proyectos de transformación de las ciudades;
- c) Condiciones planimétricas de los proyectos;
- d) Reglamentaciones sobre la edificación;

e) No siempre un terreno que puede adquirirse a bajo precio es el más barato. La elección del terreno donde se emplazarán los edificios debe ser materia de un estudio no sólo desde el punto de vista del costo unitario sino del costo que resultare si el subsuelo por su naturaleza o por la gran profundidad del terreno firme obligara a consolidarlo o a aumentar los cubos de las cimentaciones. Este estudio tiene especial importancia en nuestro país debido a sus frecuentes temblores, por lo cual debemos dejar estas construcciones con una estabilidad tal que aseguren una durabilidad mínima equivalente; ya que los coeficientes asísmicos varían según la naturaleza de los terrenos entre 1 y 14, correspondiendo el primero a la fundación sobre roca y el último a las fundaciones en fango. El factor de la cimentación tiene especial importancia tratándose de edificios de un solo piso en que el cubo de los cimientos representará un mayor porcentaje de la obra total.

Otro aspecto por considerar en el valor del suelo es el que se refiere a sus razantes con relación a los niveles definitivos de las calles ya que los desmontes o rellenos que habría que ejecutar representaría un desembolso que habría que imputarle a la partida adquisición del suelo. Otros factores de menor importancia pero que hay que considerar son: los cursos de agua que los atraviesan, árboles y edificios u obras existentes que haya que demoler.

f) De preferencia la elección del terreno se hará en barrios que cuenten con todos los servicios de urbanización porque, si de alcantarillado se trata, es menos oneroso el pago a largo plazo del servicio público que el particular dentro de cada predio.

Los servicios de urbanización entran a recargar, si hay que realizarlos simultáneamente con la edificación, en tal forma el valor del terreno, que impide en algunos casos la realización de estos proyectos. Deben buscarse el aprovechamiento máximo de estos servicios en el número de viviendas proyectadas, así por ejemplo, al realizarse una población que quede sólo a uno de los costados de una calle en la cual sea preciso la instalación de estos servicios, estos entrarán a gravar en mayor proporción el valor de las viviendas proyectadas que si se aprovecharan con edificación a ambos cos-

tados de la calle en cuestión. De acuerdo con el plan general de que nos ocuparemos más adelante debe irse desarrollando progresivamente la edificación, de modo que los servicios matrices que se hayan instalado por una población puedan ampliarse sirviendo a las demás poblaciones colindantes futuras.

En conformidad a estudios prolijos hechos en otros países sobre el particular no siempre resultará más económica la solución de destinar a cada vivienda solo el mínimo de terreno que aconseje la higiene, pues los gastos de los servicios de urbanización aumentarán con el mayor número de calles que exige el loteamiento de pequeños sitios. Todo exceso que sobrepase el límite admisible que queda fijado por los principios técnicos de higiene y viabilidad, en lo que respecta a la superficie destinada a calles, encarecerá el valor de los trabajos de urbanización y como consecuencia el valor de los terrenos adyacentes. El mismo principio racional de ramificaciones que es preciso observar en la instalación de los servicios de agua y gas, para citar un ejemplo, con sus cañerías matrices que van ramificándose hasta terminar en las ramas de menores diámetros, puede aplicarse comparativamente con cierto criterio al trazado de calles. En efecto, las calles destinadas al tránsito deberán tratarse en forma distinta que las calles que deben dar acceso a las distintas viviendas y compensando el mayor gasto de las calles más importantes con la edificación de varios pisos de los predios adyacentes a estas calles, disminuyendo el número de pisos de las viviendas que quedan colindantes a las calles de menor importancia; estas últimas que resultarán más angostas deben consultar jardines frente a las viviendas a fin de mantener la separación mínima entre sus fachadas.

Según sea la importancia de las calles también deberá elegirse el tipo de pavimentación; un ahorro mal entendido y que no resulta a la larga económico es la elección de pavimentos baratos en las calles más importantes de tránsito porque los gastos de conservación pueden resultar más subidos que si se elige un pavimento durable. En cambio en calles secundarias se puede reducir el ancho de la calzada eligiendo sistemas de pavimentación más económicos y hasta pudiéndose suprimir en algunos casos las aceras.

El emplazamiento y proyecto de las poblaciones con los servicios de urbanización y tránsito forman parte de la ciencia moderna llamada Urbanismo, según los conceptos modernos, el trazado de poblaciones no sólo debe limitarse al estudio aislado de cada uno de ellos con las calles y demás servicios de urbanización necesaria, sino que debe resolverse en conjunto con los planos reguladores o de transformación de las ciudades en las cuales la ubicación de barrios industriales, por ejemplo, indicarán la elección más conveniente para las poblaciones obreras, y los demás barrios proyectados, la ubicación de viviendas para empleados, residencias, etc., cada cual de acuerdo con la idiosincracia de las distintas esferas sociales. El procedimiento de emplazar poblaciones usado en nuestro país por las diferentes entidades que resuelvan este problema llevará a las expropiaciones de las poblaciones que se han disminuido sin considerar el emplazamiento de ellas que hablan en el párrafo anterior.

g) Una planimetría económica debe procurar resolver el problema a fin de obtener en una superficie dada el máximo de superficie habitable. En la solución de casas de menor valor la supresión de pasillos y cajas de escalera cuyas superficies no puedan considerarse como habitables será una solución obligada en la planimetría de estos tipos, no obstante, en estas casas como el amoblado de ellas está ligado a la solución económica de la vivienda, resultará conveniente en algunos casos resolver por medio de closets el reemplazo de estos muebles por dichos closets.

La solución planimétrica de cada casa no basta para obtener el máximo de ventajas económicas. Hay conveniencia en estudiar la planimetría agrupando las casas a fin de conseguir, aparte del máximo de rendimiento de superficie habitable, el abaratamiento con el precio por metro cuadrado de edificación por el aprovechamiento en común de cimientos, muros, y por la reducción de fachadas que por su naturaleza son más costosas. Esta solución de agrupamiento debe estudiarse también procurando reducir la cuota que corresponda a cada casa por los servicios de urbanización.

La planimetría debe procurar la standarización de planos tipos en los cuales se consulte el máximo de aprovechamiento de los materiales y a su vez se puede establecer el máximo de industrialización como se verá más adelante.

Por último en lo que respecta a la planimetría del conjunto, como lo hemos indicado en el capítulo de urbanización hay ventajas en aumentar en ciertos casos, el límite de la cabida del terreno fijado por la actual reglamentación a fin de considerar la posibilidad que los moradores pueden cultivar, aunque sea en pequeña escala, los terrenos libres de sus viviendas de modo que el producto que puedan obtener con estos cultivos vendría a significar un abaratamiento de la vivienda.

h) Existen en la actualidad reglamentos que determinan las condiciones mínimas constructivas e higiénicas del proyecto, no obstante no existe la armonía necesaria entre esos reglamentos que permita la aplicación del uno sin contravenir al otro.

Por otra parte, según la Ordenanza General de Construcciones, las Municipalidades deberán fijar a su vez las distintas zonas de edificación, por lo tanto hay conveniencia de resolver este problema no considerándolo aisladamente sino en conjunto.

El estudio de estos reglamentos determinan el costo mínimo de una habitación, por lo tanto el interés que debe manifestarse en ese estudio debe justificarse en forma de reducir científicamente las exigencias que se establecerán en ellos y a falta de experiencias en el país convendría considerar las razones que en otros países han obligado a determinar esos mínimos de exigencias en lo que se refiere a la habitación barata.

Al estudiar estos reglamentos notamos como puntos importantes, y que no se han tratado en los actuales reglamentos, los referentes al asoleamiento y ventilación transversal de las habitaciones, así como también a los mínimos de su-

perficie libre que se exige a cada casa. Las reglamentaciones existentes o las que se dicten darán el límite en lo que se refiere a costo de una construcción, en lo que atañe a dimensiones mínimas de cimentaciones, muros, techumbre, pisos, puertas, patios, etc. Para procurar, en consecuencia, el menor valor posible de las construcciones dispondremos sólo de los siguientes factores:

1) Materiales de construcción; 2) Obra de mano, y 3) Gastos suplementarios.

1.0) En principio general el abaratamiento no puede consistir en descuidar la buena calidad de la edificación. Imitando a otros países habría conveniencia en propiciar el empleo de nuevos materiales que, reuniendo las condiciones mínimas determinadas en los reglamentos, permitan realizar una construcción a menos costo; así por ejemplo, la tendencia general de mejoramiento que se observa en los materiales destinados a la construcción de muros, por ejemplo, consiste en alivianar estos materiales a fin de abaratar los fletes por una parte y poder confeccionarlos de dimensiones mayores que los corrientes, disminuyendo las juntas de mezcla y conseguir al mismo tiempo a igualdad de resistencia un menor peso propio. Además habría conveniencia en estimular a los industriales o profesionales, otorgándoles patente de privilegio y seguridad de venta, de los nuevos materiales, o mejoramiento de ellos, siempre que reúnan las condiciones exigidas en los reglamentos y puedan fabricarse en el país, y por último habría conveniencia de organizar un servicio especial de adquisición de materiales tanto extranjeros como nacionales para comprarlos directa y escalonadamente por intermedio de agentes de los mismos productores, evitando así el intermediario y los gastos de bodegaje consiguiente.

2.0) *Obra de mano.* Dos factores importantes intervienen en el abaratamiento de la obra de mano, sin modificar los jornales mínimos que se pagan en la actualidad, que por lo demás, no hay conveniencia en reducirlos para no entorpecer la amplia política que nuestro Gobierno desea desarrollar para hacer propietario o procurarle casa a cada jefe de familia; estos factores son: el rendimiento del obrero o artesano, y el mejoramiento de la obra de mano. Por lo general la preparación de nuestro obrero es deficiente, el maestro sólo aprende su oficio y a su manera, de modo que no hay mucha racionalidad entre el esfuerzo gastado y el rendimiento que produce, por lo tanto existe la necesidad de proporcionarle a los obreros un medio por el cual puedan perfeccionar su técnica y adoptar en las organizaciones de faenas los procedimientos indicados clásicamente por Taylor. El resultado del mejor rendimiento produce el aumento de jornal sin variar el costo unitario de la obra de mano. El mejoramiento de la calidad de la obra de mano se traduce también en un abaratamiento de la misma, pues por un mismo precio de una obra cualquiera se tiene un mayor valor de la misma.

También puede conseguirse el abaratamiento de la obra de mano, industrializando las faenas mismas por medio de máquinas, como también industrializando la edificación para conseguir el mismo fin, tales como la fabricación standard de puertas, ventanas, escaleras, gradas, chimeneas, dinteles, blo-

ques para muros, etc. En esta industrialización, antes de la edificación, es esencial la confección de especificaciones y planos standard en los cuales se consulte el máximo del aprovechamiento de los materiales, ya sea, que los planos y las especificaciones se hagan sometiéndose a las medidas comerciales existentes o bien obligando a los industriales someterse a las dimensiones standard a que se llegue en el estudio de los proyectos. A fin de conseguir una perfecta aplicación de esta standarización es indispensable también dictar la *norma general* y completa para todos los materiales, aun para los elaborados, que intervengan en las construcciones, como se ha hecho en otros países, como por ejemplo, en Alemania, con las normas D. I. N.

3.0) *Gastos suplementarios.* Bajo este rubro se ha comprendido, los gastos provenientes por el seguro obrero, seguro de incendio, gastos generales, seguro contra accidentes, intereses del capital invertido y los honorarios de Arquitecto. Los cinco primeros son función del tiempo que demore la construcción, por lo tanto hay conveniencia en reducirlos al mínimo, lo que se consigue con las observaciones que hemos hecho en el capítulo anterior. Además es interesante anotar la conveniencia de empezar una construcción una vez que se hayan resuelto todos los problemas constructivos de la misma, para no entorpecer su marcha.

El sistema puesto en práctica por las diversas Oficinas que hacen construcciones en grande escala ha logrado abaratar los honorarios de los arquitectos mediante la confección por esos organismos de planos tipos. Como estos planos tipos deben satisfacer todos los factores que intervienen en sus aspectos, técnico, higiénico, constructivo, económico y estético, es muy difícil que esas entidades lo resuelvan en forma completa, por lo tanto existe la necesidad de buscar la cooperación de todo el gremio de arquitectos. A este fin y con el objeto de abaratar los honorarios habría conveniencia de propiciar concursos públicos con bases bien precisas y jurados respetables a fin de conseguir los planos tipos que deban emplearse en cada localidad.

ASPECTO FINANCIERO

Para resolver en forma científica el problema de financiamiento es menester la creación de un organismo que, teniendo en su mano todas las estadísticas, que se refieren: al número de habitaciones insalubres, al número de personas por habitación, el número de nacimientos, defunciones, matrimonios, variaciones de salarios, sueldos, censos, desarrollo progresivo de las ciudades, cantidad de viviendas que se edifican anualmente, número de matrimonios en relación con casas aisladas, variaciones de los precios de los materiales de construcción, número de habitantes que ya son propietarios, variaciones del valor del suelo, variaciones del costo de edificación de las distintas clases de viviendas, de cada ciudad, variaciones en los valores de los cánones de arrendamiento, disminución de vivienda por capítulo de demoliciones, incen-

dios, terremotos o haberse destinado a otro uso, puede dar los datos exactos o muy aproximados del plan general de edificación calculado con períodos fijos, determinando su monto y dentro del plano regulador de las ciudades respectivas.

Este estudio es el que a su vez conduce a determinar el interés mínimo que debe reeditar el capital con relación a la escala de sueldos y jornales de sus futuros adquirientes. A su vez fijará el tipo por el cual se redimen esos capitales, o en su defecto el arrendamiento mínimo en caso de ser imposible la política de hacer propietario a cada jefe de familia.

Este organismo debe inspirar e indicar la ubicación de las poblaciones a todas las entidades que tienen el mismo propósito de previsión y edificación, y aun a la edificación pública en lo que tiene relación al número de obreros y materiales que se ocupen en un mismo período de tiempo.

La importancia extraordinaria de este organismo se manifiesta todavía al estudiar las ventajas económicas que produce a la edificación, los estudios que a continuación se enumeran:

a) *Valor del suelo.*—Conocidas que sean las necesidades que el plan general determinen, pueden producirse ventajas apreciables en la adquisición de terreno si éstos se realizan mediante la compra con antelación para la edificación económica, evitando las especulaciones y el mayor valor que muchas veces experimenta el suelo en relación a los intereses comerciales del capital invertido.

b) *Situación del terreno con respecto a los servicios de urbanización.*—Ese mismo plan general que ha de determinar las ubicaciones de las futuras poblaciones conseguirá con las entidades encargadas de suministrar los servicios de agua, gas, alcantarillado, luz eléctrica y aún pavimentación de calzadas, la ejecución previa de estos servicios, siempre que se les asegure, a dichas empresas, que los consumos de las futuras viviendas asegure el interés del capital invertido. Deberá considerar tanto este organismo, los problemas de la movilización económica de los habitantes procurando dar los accesos bien pavimentados a dichas poblaciones. Este agrupamiento permite en forma económica resolver el problema de recolección de basuras, aseo, riego y alumbrado que son funciones o deben serlo de las Municipalidades respectivas.

c) *Condiciones planimétricas de los proyectos.*—No sólo debe preocupar a la autoridad encargada de la solución del problema de la vivienda los aspectos puramente técnicos y económicos, sino que es preciso también considerar el aspecto social realizando en las distintas poblaciones, los edificios destinados a centros culturales, educativos de perfeccionamiento, de asistencia social necesarios y abaratamiento de consumos.

La actual ley de la vivienda en nuestro país, sabiamente ha consultado que a las poblaciones que se realicen en conformidad a esa ley, los locales necesarios para los servicios a que nos hemos referido, no obstante por circunstancias que no es del caso pronunciarse, no se ha logrado su ejecución.

Sin embargo, la Caja de Crédito Hipotecario, que se anticipó a la aplicación de esta ley, hizo una gran población obrera a la cual dotó magníficamente de todos los servicios que los legisladores introdujeron en dicha ley, en pabellones separados.

A fin de que resulte menos onerosa la edificación indispensable de estos servicios podría tal vez buscarse, en algunos casos, una solución planimétrica con edificios que produzcan renta.

ESTÉTICA DE LAS CONSTRUCCIONES

Hemos dejado al final de nuestro estudio el problema de la estética en las construcciones, nó por tener la menor importancia, sino por no subvertir el orden de desarrollo de este trabajo. En efecto, realizadas que sean las habitaciones, los valores en ellas invertidos se pagan por sus adquirentes con el agrado de vivir en mejores condiciones, sin producir angustias; sin embargo, a la colectividad produciría perennemente desagrado si éstas no se han ejecutado con un fin de belleza.

La estética en las construcciones no debe tener importancia en el plano tipo solamente, sino en el agrupamiento de ellas con relación a las calles, plazas, monumentos, edificios anexos, arbolados y situación geográfica. Con este fin el organismo que debe autorizar el pase para la ejecución de estas poblaciones deberá exigir las perspectivas o maquetes de ellas para formarse un concepto de la estética del conjunto.

El acabado exterior de las poblaciones no debe tener el aspecto que presentan algunas de las nuestras últimamente ejecutadas, porque, aparte de conseguir una mayor durabilidad, tiene el objeto de procurar un desarrollo del gusto artístico, y evitar que la apariencia de nuestras poblaciones tenga el aspecto de una obra inconclusa.

Como consecuencia de lo expuesto, nos permitimos someter a la deliberación del 4.º Congreso de Arquitectos las siguientes conclusiones:

Recomendar a los diversos Gobiernos de los distintos países americanos, la necesidad de crear un organismo central que estudie el problema de la vivienda en relación con los planos reguladores o de transformación de las ciudades, determinando el número de casas por construir, su ubicación, financiamiento escalonado de ellas, satisfaciendo esta necesidad social aun para las clases más necesitadas.

JUAN STEINFORT M.,

RODOLFO JENSCHKE,

Arquitectos.

Arquitectos en el Campo de la Especulación

Por KENNETH M. MURCHISON, F. A. I. A.

(Miembro del Instituto Norteamericano de Arquitectos)

Los arquitectos de Nueva York están despertando. Ellos son los que tienen conocimiento cabal de las necesidades edilicias y los que realmente conocen el valor de la propiedad; y sin embargo, han permanecido inactivos durante muchos años, contemplando pasivamente cómo muchos que antes eran fabricantes de ojales, peleteros y tenderos, dedican sus actividades y su capital en el campo de la edificación, formándose una posición jamás soñada.

Ante las pingües ganancias que ofrece la construcción, hay mucha gente que sin ser de la profesión se dedica a este negocio. No construyen para otros sino para sí mismos, invirtiendo sus capitales en el ramo de construcción como si lo hubieran conocido toda la vida. También hay arquitectos que ganan el dinero fácilmente; pero no siempre aprovechan las ganancias. No saben conservar el dinero. La Bolsa (Wall Street) ofrece un atractivo fascinador para aquellos que tienen algunos pesos en el banco. Se meten a especular, y si empiezan por ganar, se meten de cabeza ante el cebo tentador de la "alza" y la ambición de poseer más y más, hasta que caen reventados como un cohete quemado...

La reciente catástrofe en el campo de la especulación bursátil que ha decapitado a muchos incautos, ha dejado huellas profundas en las cuentas bancarias, especialmente entre los corredores de Bolsa.

En cambio, cuando los capitales se invierten en bienes raíces, hay siempre la seguridad que la tierra y los ladrillos no se esfuman como papeles pintados, y con buen tino, las casas deben siempre responder a la inversión del capital.

Pero no hay mal que por bien no venga, y este estado de cosas ha hecho despertar de su letargo al gremio de arquitectos, induciéndolos a participar del *queso* (1) que ofrece la sólida especulación a base de edificación.

Ejemplo al caso. La Comisión de la Sociedad de Bellas Artes, formada por Arquitectos, recibió la propuesta de mudar su local propio a otro barrio, porque una firma particular ofrecía una fuerte prima sobre el valor de la propiedad. La propuesta era tentadora y fué aceptada. Con las ganancias trasladamos nuestra sede social desde un barrio de casas de familia al Este de la calle Setenta y Cinco, a la opulenta zona arquitectónica y el movimiento de los hombres de negocios. Allí se instaló un local de exposición donde cada cual pudiera ver objetivamente su propia conveniencia y estar al día en materia arquitectónica.

Instalados en nuestro nuevo local de la calle Cuarenta y Cuatro (Este), concebimos una idea luminosa. Por qué no transformar el resto de la calle (2), formando un barrio característico de cualquier cosa? Manos a la obra. Nos dividimos en comisiones para investigar el nombre de los propietarios a ambos lados de la calle y pronto vimos que casi todas las propiedades podían comprarse a precios razonables. Entonces, ¿por qué no llevar a cabo la obra por nuestra cuenta en lugar de esperar a que un lego aprovechara la idea? Hacer algo que acredite la profesión de arquitecto y que al propio le pague su trabajo. El proyecto es colosal, decían los muchachos. Nos citamos para un "lunch" en el local de la Liga de Arquitectos, comimos frugalmente, ningún plato debía pasar de un dólar, y desde ese instante la economía se apoderó del gremio!...

Así formamos la "Sociedad Pro Fomento de Bellas Artes", y con todo altruísmo extendimos la invitación de formar parte de la misma a un constructor y a varios decoradores, pintores y escultores, para completar el gremio constructivo. Para mayor seguridad, interesamos también a un espectable estudio de abogados especialistas y a las mejores casas comisionistas en bienes raíces, así la familia quedaba completa y feliz.

La idea de nuestra "Sociedad Pro Fomento de las Bellas Artes" es que cualquiera de sus miembros pueda proponer una operación a la Comisión Directiva. Si el proyecto merece la aprobación de la Comisión, el arquitecto proponente queda directamente encargado de la ejecución.

El primer proyecto fué el de construir dos edificios para estudios, los cuales recibieron el nombre de "Departamentos para Bellas Artes", uno frente al otro (a ambos lados de la calle), y cada uno entrado sobre la actual línea de edificación en forma de hacer la ilusión de una calle ancha, en lugar del aspecto angosto de sesenta piés que generalmente ofrecen las calles transversales de Nueva York.

Raymond Hood y el que suscribe fuimos los primeros en lanzar esta idea, y la Sociedad nos ha proclamado como autores de la primera empresa realizada bajo sus auspicios. La construcción fué hecha por la "George A. Fuller Company", y ésta a su vez arregló la parte financiera con la "National City Company of New York", a base de acciones, sin ninguna clase de hipoteca sobre los edificios.

Los edificios han sido objeto de comentarios porque son *distintos*. El modernismo está cantando en todos sus detalles. Las fachadas constan de grandes fajas horizontales, cada una de la altura de una ventana. No hay ningún motivo ornamental en los frentes, pero la gran luz de los ventanales y los balcones escalonados en forma de galería desde cierta altura, dan un aspecto interesante al conjunto.

Tratándose de una iniciativa puramente comercial no había necesidad de contemplar otro aspecto. Por tanto, se doró la píldora a los expertos en bienes raíces, y después de calcular bien la parte financiera se proyectó un tipo de edificación a base de departamentos de una pieza, destinando los pisos superiores a estudios de techo alto y dormitorios con techo de altura normal. Esta disposición arquitectónica comienza a partir del piso 13º, desde cuya altura el edificio sigue con balcones escalonados hacia adentro.

Una grata sorpresa espera a los que nunca han visto un departamento moderno de una pieza. En nuestro plano, la mayoría de estos departamentos está formado por una pieza de 22 por 35 piés con un ventanal metálico que aprovecha toda la luz de la calle, un armario con dos camas plegadizas empotradas en el mismo, ropero, baño, perchero, una cocinita y un retrete de vestir casi tan grande como el baño.

El ropero, el baño y la cocinita, todos con apertura hacia el "foyer hall". El baño es pequeño, pero arreglado de modo que resulta bastante espacioso. La cocinita es de 5'6" de largo y 17" de profundidad. Tiene escurridor de platos, armarios de loza encima. Debajo del escurridor hay una heladera moderna, fabricada especialmente para estos "Departamentos de las Bellas Artes" y además, un armario metálico para batería de cocina. Casa liviana y sencilla, por cierto, pero como hay res-

taurantes y servicios en el edificio, las cocinitas son suficientes para cualquier otro uso.

Abajo, en el piso que da a la calle, hay una galería de lo más insólito, con vidrios marrón y aluminio. Contiguo a la galería viene el restaurante, tres salas de diversión, cada una de distinto color con paredes forradas de tela (fabricoid) y linoleo con dibujos prominentes pero de color sobrio.

Al frente de los edificios hay un pequeño jardín de ocho piés de ancho; y sin embargo, hay árboles y arbustos, y en cuanto se abren las puertas principales, en seguida se nota un singular aspecto de casitas individuales que en realidad son las únicas viviendas particulares de una habitación en todo Nueva York. Estas casitas de la planta baja reúnen todas las comodidades y conveniencias de los departamentos en los pisos altos. En Nueva York se considera muy "chic" y acertado tener la llave de la puerta de calle para entrar en la casa sin depender del portero ni del ascensorista durante la noche.

He aquí resumida la historia de los arquitectos que han entrado en el *negocio* de la construcción. La empresa entrará cuanta crítica quiera hacérsele respecto al quebranto de la ética profesional, mezclando el arte con el comercio; pero sea como fuere, hemos demostrado en este primer ensayo, que los arquitectos también somos capaces de construir práctica y económicamente; y poder también figurar entre la nómina de empresarios constructores de grandes obras en la "City", en forma que sea un exponente de crédito edilicio en la industria de la edificación.

(1) La sauce bearnaise, equivale a nuestro "queso".

(2) Se refiere a la "cuadra" por calle.



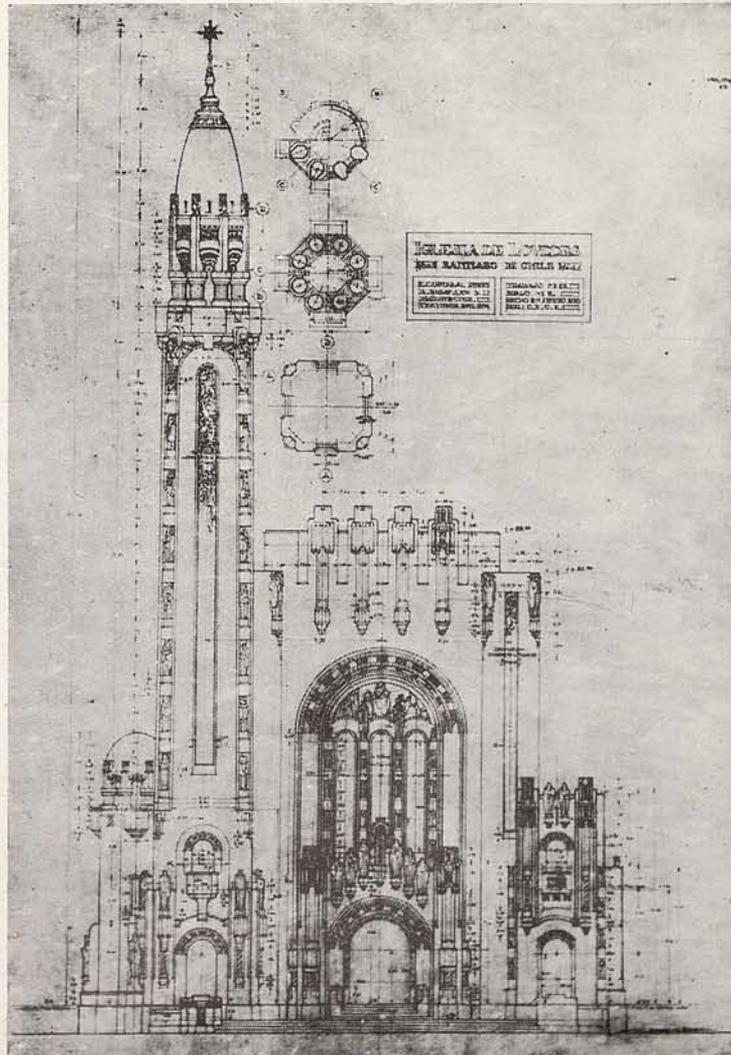
LA IGLESIA DE LOURDES

Arqtos. E. Costabal y A. Garáfulich.

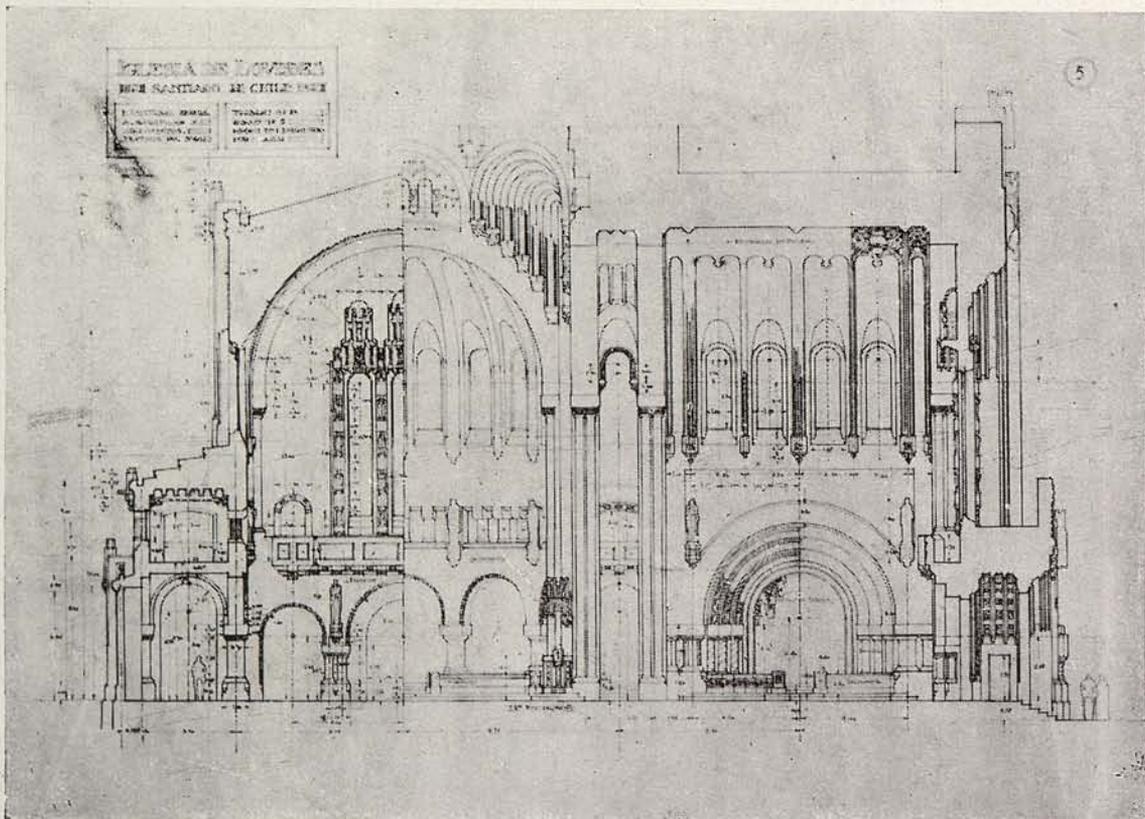
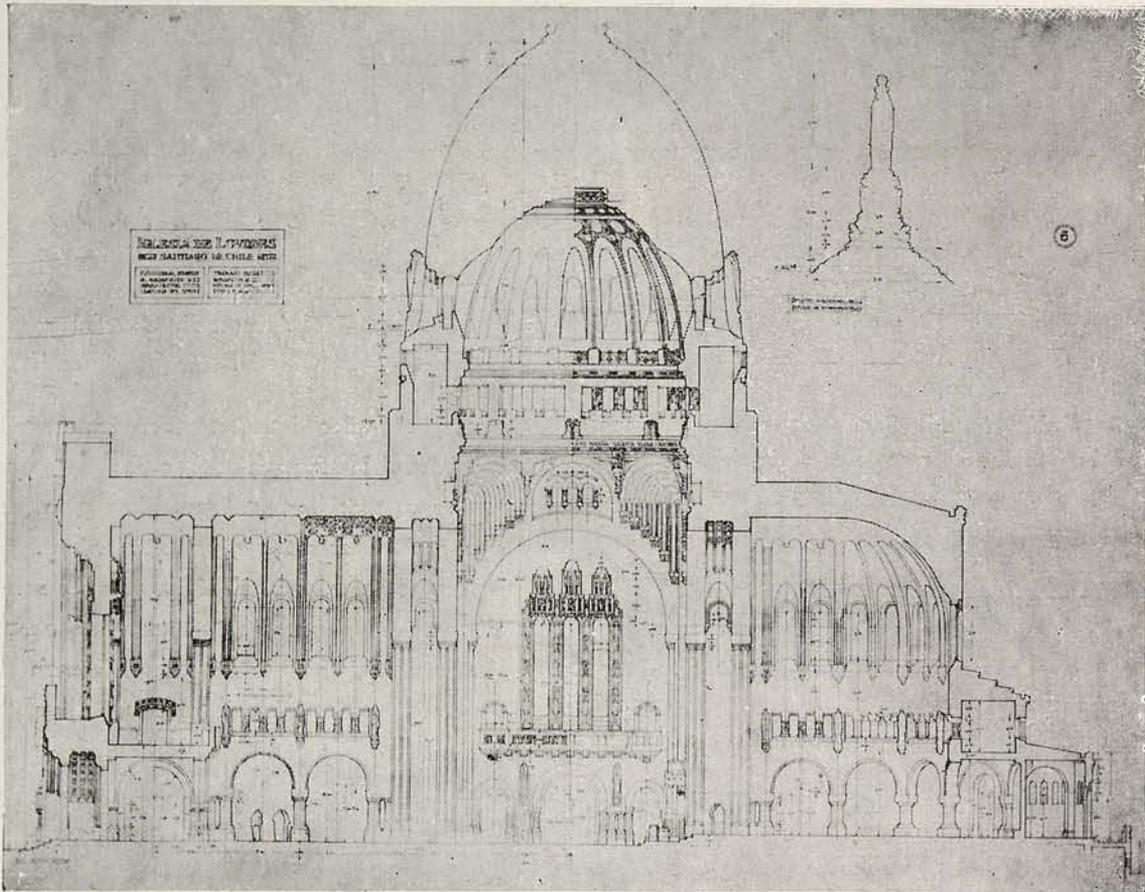
Eduardo Costabal y Andrés Garáfulich, son dos jóvenes arquitectos que han tenido el raro talento de debutar en la profesión con una obra maestra: el proyecto para la Iglesia de Lourdes que publicamos en estas páginas y que es considerado por la crítica como uno de los trabajos arquitectónicos de mayor valor artístico presentado en los últimos años.

Ambos jóvenes cursaron sus estudios en la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica de Chile, distinguiéndose como aventajados alumnos. Sus proyectos finales para la obtención del título llamaron poderosamente la atención de los entendidos.

Aparte el valor intrínseco del proyecto, sus méritos arquitectónicos, la fantasía del estilo; la presentación de sus dibujos es sencillamente maravillosa y los consagra a la vez que grandes arquitectos, grandes artistas. Esos dibujos tienen todo el valor, todo el vigor, toda la sugerencia alucinan de un Brandgwyn. Un "amateur" de cuadros y estampas que no conociese a sus autores, exclamaría al contemplar uno de esos cartones: "Esto es como un Brandgwyn que hubiese sido alumbrado por un Rembrandt".

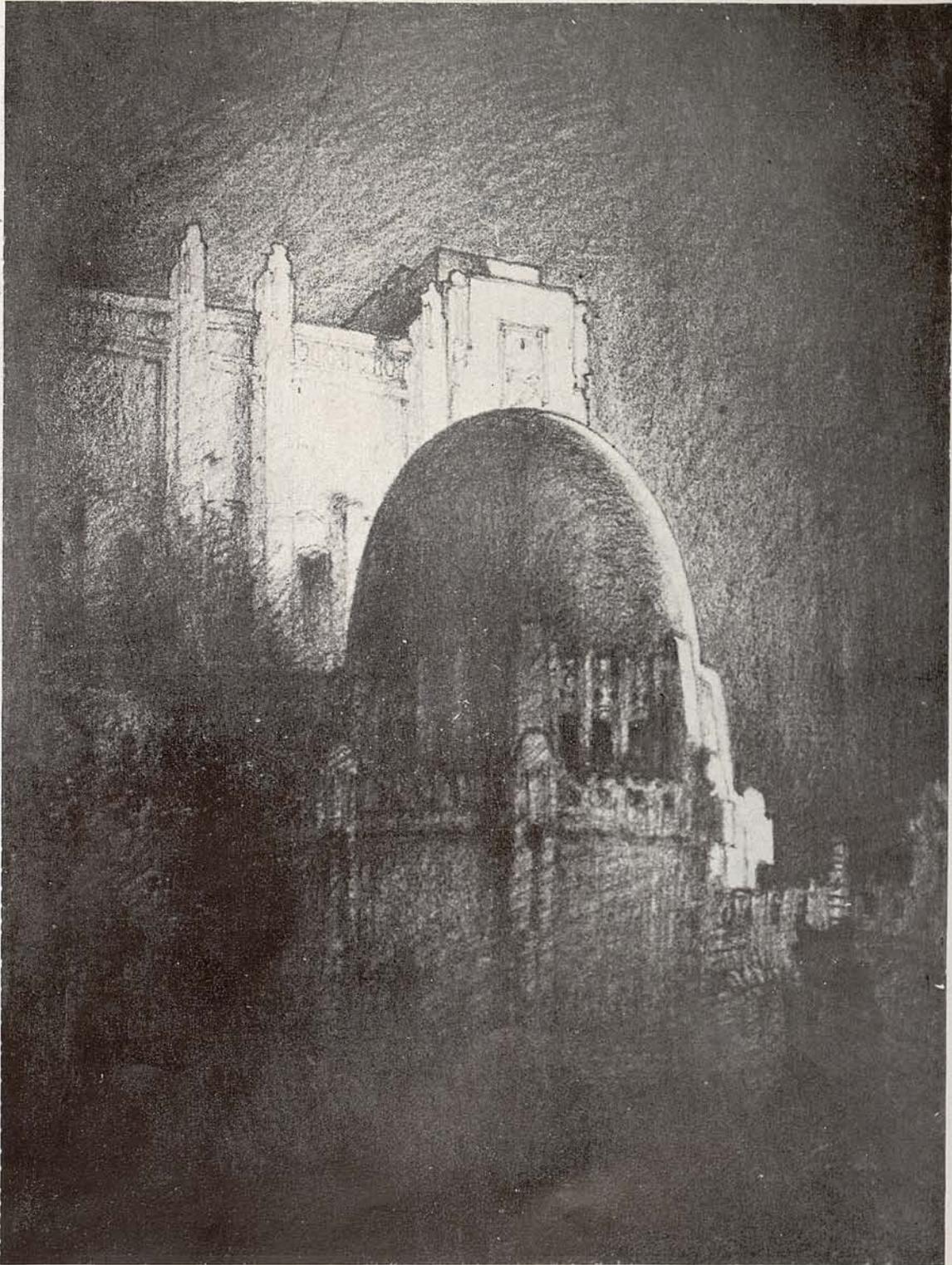


Iglesia
de
Lourdes



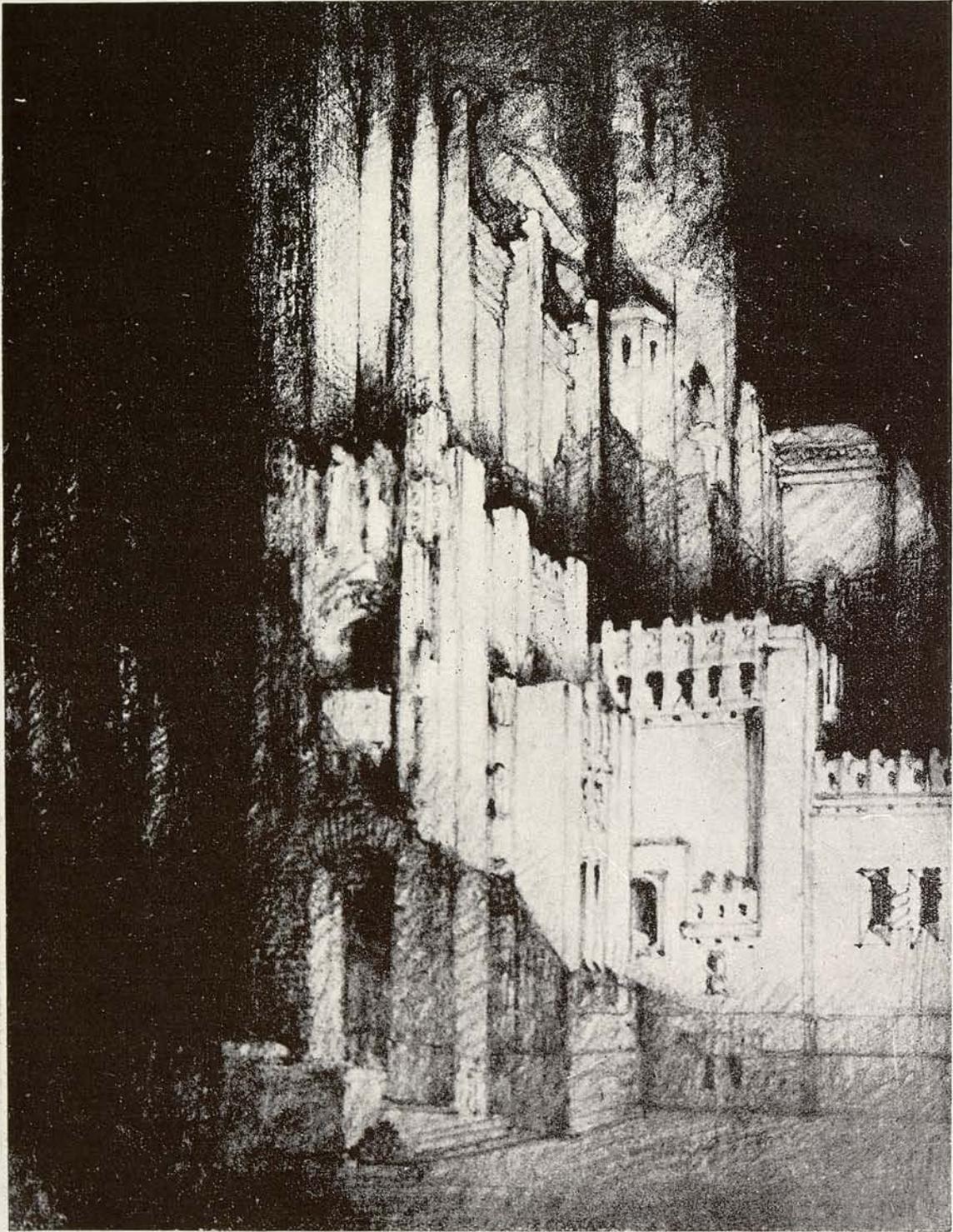
La Iglesia de Lourdes

E. Costabal y A. Garáfulich,
Arquitectos.



Iglesia de Lourdes.—Vista del Baptisterio desde el Convento

Arqtos. E. Costabal y A. Garáfulich.



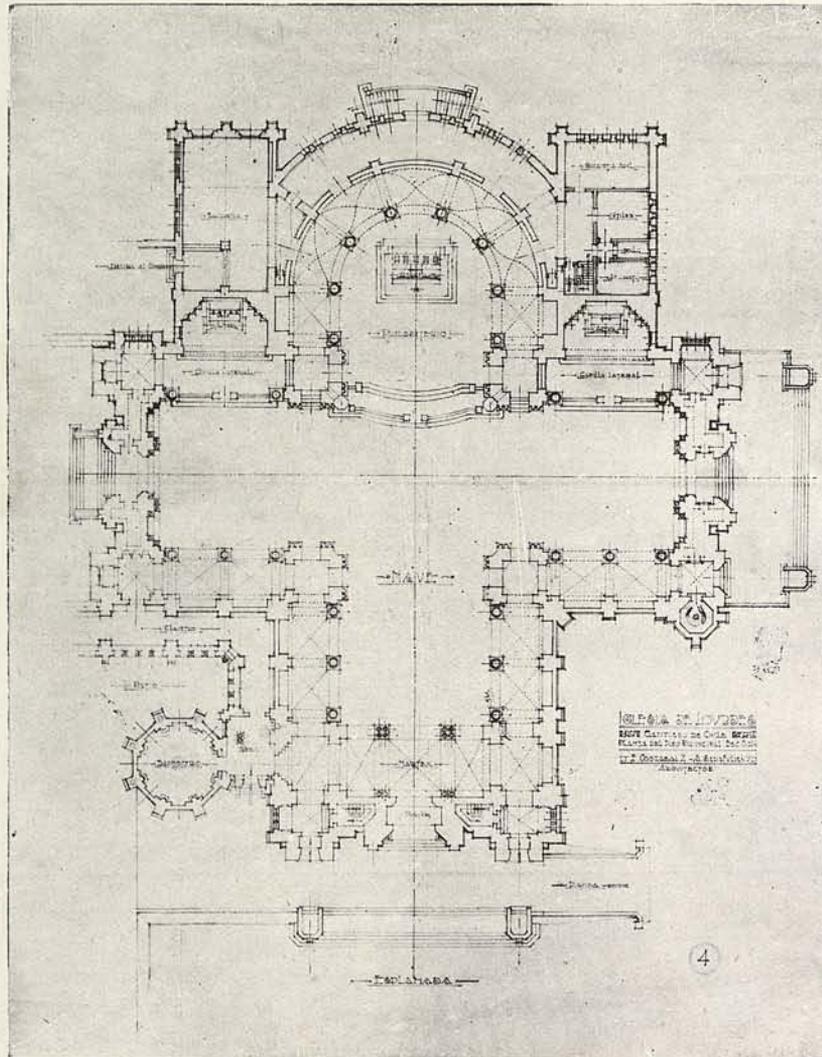
Iglesia de Lourdes.—Vista perspectiva de la fachada lateral



Iglesia de Lourdes.—Vista del Transepto

Arqtos. E. Costabal y A. Garáfulich.

La Iglesia de Lourdes



Planta principal

Arqtos. E. Costabal y A. Garáfulich.

SECCION INFORMATIVA

LOS PROBLEMAS DE URBANISMO

HACIA LA GRAN CIUDAD

PRINCIPIOS BÁSICOS DE URBANISMO

Conferencia dada por el profesor Karl H. Brunner para inaugurar el Seminario de ese ramo.—Aplicación de esta nueva ciencia a las transformaciones que debe sufrir Santiago.—Construcción del Metropolitano, apertura de diagonales y ensanche de grandes arterias.—Barrios residenciales, comerciales e industriales de la capital.

El Seminario de Urbanismo, creado a iniciativa del doctor Karl H. Brunner, técnico urbanista contratado por el Gobierno, quedó inaugurado con la interesante conferencia que dió el distinguido profesional en el salón de honor de la Universidad de Chile.

Presidió el acto el decano de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas, ingeniero don Carlos Hoerning, actual presidente del Instituto de Ingenieros de Chile. Entre los asistentes anotamos al Intendente de la Provincia, almirante señor Arturo Acevedo; secretario de la Intendencia, don Hugo Valdés M.; M. Jacques Lambert, técnico en urbanismo; consejo y miembros de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas; don Carlos Swinburn, arquitecto de la Dirección de Obras Municipales; dirigentes del Instituto de Ingenieros, profesionales de ingeniería y arquitectura, y profesores y alumnos de esos ramos universitarios. Una numerosa concurrencia llenaba las aposentaduras del salón de honor.

En breves frases el decano de la Facultad, señor Hoerning, hizo la presentación del doctor Brunner, refiriéndose a su labor científica y artística en los centros europeos y en algunos países sudamericanos. Especialmente hizo notar la obra que ha venido realizando en nuestro país desde que fué contratado por el Gobierno, labor que culmina ahora con la fundación del Seminario de Urbanismo.

CONFERENCIA DEL DOCTOR BRUNNER

El doctor Karl H. Brunner comenzó por agradecer las atenciones de que ha sido objeto en Chile, donde ha encontrado toda clase de facilidades para desempeñar su cometido.

Expresó que en esta primera conferencia, con la cual se inauguraba el Seminario de Urbanismo, sólo se limitaría a diseñar algunos principios generales del arte y la ciencia urbanística y la aplicación práctica que ofrecen para nuestra capital.

No sólo en el orden técnico y arquitectónico el urbanismo puede ser considerado como arte, sino en el orden científico, por ser una materia compleja y difícil de encuadrar dentro de los problemas que se presentan a diario y que datan de fecha reciente.

Se ha venido a agregar a la estética arquitectónica la higiene social en las viviendas de las grandes ciudades. El conferenciante proyectó en la pantalla las ciudades de Rotemburgo, con edificación del siglo pasado, y de Liverpool, con los nuevos barrios de saneamiento.

Las necesidades modernas de las grandes ciudades, con su aumento progresivo del tránsito, como ser las que se presentan en Berlín, Londres y Nueva York, desfilaron ante los espectadores, mereciendo especiales comentarios del doctor Brunner.

Dentro del problema urbanístico, hizo notar el aspecto económico, que señala modalidades especiales para su solución. Una proyección luminosa indicó la manera cómo en Berlín se resolvió la construcción de una gran manzana de edificios para empleados, construída con la mayor economía posible, utilizándose grandes blocks rectilíneos, con peque-

ñas variantes, que permiten definir un standard para la habitación barata. La modesta decoración arquitectónica se presenta atrayente con los adornos de plantaciones forestales.

Los cambios principales que han experimentado las estructuras de las ciudades de origen medioeval, se deben, en primer término, a los ensanches adecuados que se les ha introducido, a las construcciones de nuevos sectores y a la amplificación y uniformidad que se les ha dado.

La organización político-social de los pueblos ha influido poderosamente en la edificación, aspecto de suyo delicado, que imprime carácter a las ciudades.

Cuanto más ligados estén los factores de la técnica con la situación económica de la ciudad, mayor será el provecho y la utilidad de urbanización que se obtendrá.

URBANISMO EN SANTIAGO

Al entrar al problema que presenta Santiago en materia de urbanismo, el doctor Brunner expresa que se hace necesario remitirse a las estadísticas censoriales, que deben servir de punto de partida para considerar las necesidades de progreso y adelanto locales.

Siempre ha de mirarse en el porvenir y no basar los cálculos sobre la población actual, dijo el orador.

Así, Santiago, con su escala ascendente de habitantes, requiere no menos de una hectárea de terreno por 150 habitantes, calculando un aumento de 400,000 personas en un plazo prudencial de 30 años. Y actualmente necesita urbanizar unas 4,000 hectáreas.

Viene en seguida el estudio de una distribución adecuada para destinar la edificación y establecer relaciones mutuas entre sectores, a fin de satisfacer las crecientes necesidades de la ciudad.

De acuerdo con la ley 4563, artículo 511, el doctor Brunner aconsejó distribuir la edificación en los barrios que se indican, con sus condiciones más adecuadas:

Barrio comercial.—Hizo diversas consideraciones sobre la distribución que ofrece el centro comercial de Santiago y los núcleos secundarios que se observan algo separados, como San Diego, San Pablo y Matucana, Delicias y Plaza Argentina, y Vicuña Mackenna con Diez de Julio.

Barrios residenciales y obreros.—En la práctica ha sido fijada su distribución en la parte periférica de la ciudad. Conviene delimitar los sectores adyacentes y los sitios eriazos. Están favorecidos estos barrios por su distribución en forma de cruz, que ofrece especiales circunstancias para comunicarlos con un metropolitano.

Barrios industriales.—No deben aislar a los demás sectores de la ciudad, ni ser atravesados por calles de tránsito intenso. Tres categorías se advierten en esta clase de barrios: la zona industrial exclusiva: la zona mixta, con residencias y fábricas, las que podrían ser trasladadas a la primera, y una zona tercera en que pueden permanecer ciertas industrias que no ofrezcan perjuicios al vecindario, como ser: panaderías, garages, etc.

En el plano de Santiago esos barrios podrían distribuirse de la siguiente manera: al Oriente las residenciales; al Poniente las fábricas y bodegas de grandes dimensiones, donde el espacio es adecuado por la valorización baja del terreno; al Sur Oriente la zona industrial.

En ese barrio de la capital se podrían dejar espacios libres de reserva para futuros sectores. Esta iniciativa la ha tomado el Intendente de la Provincia, señor Acevedo, quien es de parecer verificar cuanto antes las expropiaciones convenientes.

Refiriéndose a los parques y jardines ubicados en la periferia de la ciudad, podrían completarse con la habilitación de espacios libres para habilitar otros en Yungay, Renca, Maestranza y Santa Elena.

CONSTRUCCION DEL METROPOLITANO

Abogó el doctor Brunner por la pronta construcción de un metropolitano, dadas las dimensiones de la ciudad. De Norte a Sur, la extensión de 15 kilómetros, por 16 de Oriente a Poniente, debiendo hacerse un recorrido diario, término medio, de 10 kilómetros, distancia bastante considerable para transitarla en tranvía.

Los trazados que propone el doctor Brunner podrían ser: de Norte a Sur, Mapocho por Bandera o Ahumada hasta el Llano Subercaseaux, cuya construcción sería la más profunda por la travesía del Mapocho. A la altura del Barrio Cívico el trazado tomaría la calle de Teatinos o Amunátegui, entre el Congreso Nacional y Alameda. Saldría a tierra el metropolitano en el comienzo de la Avenida La Paz, para bifurcarse por Independencia y Recoleta, con el carácter de tranvía eléctrico. Pasado el Zanjón de la Aguada, tomaría el nivel con bifurcación a San Bernardo y Puente Alto.

La línea del Metropolitano en sentido oriente a poniente, se haría bajo la Alameda, de Plaza Argentina a Plaza Baquedano. En el primer terminal saldría a la superficie, para trifurcarse por Avenida Exposición, Avenida Latorre y Avenida Matucana hasta Yungay. En la Plaza Baquedano tomaría la Avenida Providencia y la Diagonal de Peñalolén en proyecto.

Este importante medio de locomoción vendría a descongestionar enormemente el intenso tránsito de pasajeros de tranvías y autobuses, con la consiguiente economía de tiempo.

NUEVAS DIAGONALES

Otro interesante proyecto insinuado por el doctor Brunner es el que se refiere a la apertura de nuevas diagonales. Propone trazar una del Barrio Cívico al Club Hípico y de ese punto a Irarrázaval con Diez de Julio: y otra de Bandera a Brasil y a la Estación Yungay.

Nuevas calles de tránsito, que vendrían a ser grandes avenidas serían las actuales de Fermín Vivaceta, ensanchada y trazada en dirección a San Ignacio. Otra gran arteria podría hacerse por Recoleta y Santa Rosa; ambas atravesarían la capital de Norte a Sur en toda su extensión.

Al término de su conferencia el doctor Brunner significó la importancia de estas transformaciones para Santiago, que vendrían a colocarla entre las capitales más modernas de Sud América.

(Del Boletín Municipal)

PROBLEMAS URBANOS

LA ALTURA DE LOS EDIFICIOS

(De "El Diario Ilustrado")

Se ha discutido últimamente en la prensa la cuestión de los rascacielos, sobre la cual se han emitido las más variadas y contradictorias opiniones.

Quienes opinan que los rascacielos son un absurdo en ciudades como las nuestras, de edificación generalmente baja y expuesta a los fenómenos sísmicos. Quienes sostienen que, por el contrario, los rascacielos son una manifestación de progreso y de vitalidad, un impulso hacia arriba de nuestros achatados conjuntos urbanos.

Cabe observar, desde luego, que en esta materia todos se han ido a los extremos: a la aprobación absoluta de la edificación alta, sin distinción de objeto ni de situación; o a su rechazo de plano, en toda la línea.

Entretanto, si hay algo en que el distingo se impone, es en esta cuestión, sea que se la considere desde el punto de vista comercial; sea que se la mire por el lado estético, urbanístico o arquitectónico.

Comencemos por eliminar del tema la palabra *rascacielo*, expresión importada que difícilmente puede tener aplicación entre nosotros. Los edificios de siete, ocho o diez pisos eran ya comunes en el mundo cuando aún a nadie se le había ocurrido que tales estructuras pudieran amenazar a las nubes. Sólo cuando el altísimo precio del terreno en el barrio financiero de "Mannhattan" obligó a buscar en la atmósfera la extensión que faltaba en el suelo—aprisionado entre las aguas de la bahía y de ambos ríos,—sólo entonces surgió la imagen pintoresca encerrada en la palabra *skyscraper*, para calificar esos amontonamientos de oficinas comerciales que sobrepasaban los veinte pisos.

Y el *shyscraper*, que de Nueva York se extendió a los centros igualmente congestionados de otras ciudades norteamericanas, ha quedado en los Estados Unidos lo que fué en su origen: una estructura exclusivamente comercial, un edificio de oficinas, solución obligada para obtener del costo de un predio sobrevalorizado, siquiera un cuatro o cinco por ciento de interés.

El rascacielos—entiéndase edificio que excede los doce o quince pisos—no se construye por gusto en los Estados Unidos. Es hijo de la necesidad. No se admite, en general, en los barrios residenciales, caracterizados en aquel país por la tendencia a la ciudad-jardín, con pequeños *chalets* o *bungallows*, de uno o dos pisos, semi ocultos entre el follaje.

No se usa allá, tampoco, el rascacielos para los edificios públicos, generalmente estructuras clásicas de muy pocos pisos. Tales son todos los de Washington y casi todos los de las otras capitales; aun en Nueva York, que no es cabecera de Estado, sino ciudad esencialmente comercial, tenemos como ejemplo, el *City Hall*, o casa del Municipio, la Bolsa Comercial, la *Clearing House*, etc., edificios públicos que no pasan de los cuatro pisos.

Hemos tomado ejemplo sólo de los Estados Unidos, porque la edificación alta es esencialmente americana. En Europa no se justificaría por una apremiante necesidad financiera y se opondría, además, a la tradición inveterada.

En Chile, donde esa tradición no existe, y donde el problema del alto precio del suelo apenas si se presenta en uno que otro barrio de Santiago o de Valparaíso, podemos proceder con más libertad, atendiendo principalmente a los factores estéticos o urbanísticos.

En tal sentido, creemos que no es posible fijar normas absolutas o rígidas. La altura de los edificios debe depender de su objeto y de su ubicación. La edificación muy alta, que se justifica en los centros exclusivamente financieros, no parece natural en los barrios residenciales, ni mucho menos en los edificios públicos, que, por su naturaleza misma, deben poseer cierta nobleza o dignidad, incompatible con las líneas escuetas de la estructura comercial.

La altura de los edificios debe guardar también cierta relación con el ancho de las calles o con la magnitud de los espacios libres. En calles de diez o doce metros de ancho vienen mal los inmuebles de más de tres pisos. En cambio, estos mismos edificios—los que no pasan de tres pisos—se ven aplastados y pobres en grandes avenidas de ochenta o cien metros, como nuestra Alameda.

En grandes plazas o espacios abiertos no vienen mal los edificios muy altos, siempre que guarden cierta simetría con el conjunto, ubicándose en las cabeceras, al centro de las manzanas o donde formen *pendant* con otros de la misma estatura. Por falta de estas condiciones, no contribuirán a la belleza del conjunto, en el barrio cívico, algunas estructuras de la calle de Agustinas y de la Plazuela de la Moreda.

En esto de la edificación, como en todo, conviene eliminar las teorías exageradas y aplicar la sabia máxima de los romanos: "*in medio stat virtus*".

LA GRAN AVENIDA DIAGONAL DE ÑU- ÑO A

Interesante proyecto de financiamiento presentado por el profesor urbanista señor Brunner.—Divide un sector de 530 metros de ancho en diversas fajas para el efecto de la contribución.—Faja que será totalmente expropiada y fajas de tributación.—El consorcio de los vecinos.—Otros datos de interés.

(De "El Diario Ilustrado")

El 14 de Mayo se reunió en la Intendencia la comisión de estudio de la construcción de la Avenida Diagonal que, partiendo de la Plaza Baquedano, corte las comunas de Providencia y Ñuñoa y llegue a Peñalolén.

Presidió el señor Intendente, don Arturo Acevedo, y asistieron el 2.º Alcalde de Santiago, señor Véliz; el Alcalde de Providencia, señor Almanzor Ureta; el profesor de urbanismo, señor Brunner; el director de pavimentación, don Jorge Calvo Mackenna; el general Sepúlveda, el ingeniero de provincia don Pedro Azalgado; el ingeniero señor Santiago Cruz Guzmán; los directores de obras municipales de Ñuñoa y Providencia, ingenieros señores Ossandón y Calvo Larraín, y el secretario señor Hugo Valdés.

Resuelta por la comisión en las sesiones anteriores la forma del trazado de la diagonal y todo lo relativo a ella, como ser, el ancho, pavimentación, espacio para carros eléctricos, jardines, etc., se comisionó al profesor de urbanismo, señor Brunner, para que estudiara la forma cómo se pudiera hacer el financiamiento de la obra de que se trata.

El señor Brunner presentó a la consideración de la comisión, acompañado de los planos correspondientes, un extenso y detallado estudio, cuyo extracto es el siguiente:

Parte el señor Brunner de la idea de que no solamente recibirán beneficio con su construcción los terrenos vecinos a la diagonal, sino también los terrenos que se encuentran a una o dos cuadros de distancia, y que es lógico que estos últimos terrenos deban también contribuir para el financiamiento de la obra.

Al efecto, divide el terreno del trazado en la forma siguiente:

1.º La diagonal propiamente tal, que tendrá 30 metros de ancho, de acuerdo con lo resuelto por la comisión de estudio.

2.º Dos fajas laterales, una a cada costado de 40 metros. Estas fajas serán totalmente expropiadas, para el efecto que más adelante se detalla.

3.º Tres fajas de tributación de 70 a 80 metros, que se desarrollarán a continuación, y por cada costado de las fajas de 40 metros.

Partiendo, pues, de la base de que estas últimas fajas tengan 70 metros, se llegaría a 530 metros como ancho de la extensión total en que se supone influye benéficamente la diagonal, y que, por consiguiente, debe contribuir para su financiamiento.

Entra después a analizar lo que a cada faja correspondería.

Con la construcción de la diagonal, todos los terrenos que ella corta quedarían en forma irregular, con ángulos muy agudos u obtusos, lo que sería un grave inconveniente para la edificación futura. Debe procurarse que todas las divisiones de los predios sean perpendiculares al eje de la diagonal, consiguiéndose de este modo un resultado muchísimo más satisfactorio para la forma de la edificación y para el desarrollo de la diagonal.

Con este fin deberían expropiarse las dos fajas laterales de 40 metros, a fin de regularizar las parcelas, haciendo compensaciones en el terreno, plantaciones, etc., para que todas queden en forma regular. Después de regularizadas las parcelas, se procurará que sean adquiridas por los mismos propietarios a quienes antes se habían expropiado, tratando con cada uno personalmente y accediendo en lo posible a sus deseos.

El propietario de cada una de las fajas de 40 metros vecinas a la diagonal, quedaría entonces en libertad de proceder de alguna de las maneras siguientes:

a) Podría pagar directamente al consorcio de todos los vecinos interesados el mayor valer que toma su propiedad después del aparcamiento, mayor valer que será fijado de antemano por la Caja Hipotecaria o por algún otro procedimiento que se estudie. Tendría derecho a que se le descuenta en este pago lo que le correspondería por perjuicios que se le ocasionen; por ejemplo, destrucción de una casa, cambio de un jardín, etc.;

b) Podría entregar íntegra su propiedad por el valer actual, estimado antes de la construcción de la diagonal. El consorcio de los vecinos pagaría su valer y pasaría a ser dueño de la propiedad, para beneficiarse después con el aumento de precio que tomaría;

c) Por último, podría el propietario con el consorcio hacer compensaciones para recibir o entregar terrenos o dinero, con el fin de aumentar o disminuir las dimensiones de su propiedad.

Toda esta zona de 40 metros, efectuadas las operaciones anteriores, no quedaría sujeta a ninguna contribución, ni siquiera la de pavimentación, por haberse ya considerado los beneficios consiguientes al hacer la retasación.

El consorcio a que antes se ha referido, es una especie de sociedad formada por todos los propietarios interesados, cuya finalidad exclusiva es financiar las expropiaciones, en lo posible, con acuerdo directo de cada propietario, que de

hecho es accionista del consorcio. Esta sociedad sería administrada, por ejemplo, por la autoridad municipal u otro organismo superior y asesorada por la Caja Hipotecaria para el efecto de la determinación de los beneficios.

Después de las fajas laterales de cuarenta metros, como se ha dicho antes, el señor Brunner considera otras tres fajas o zonas de tributación de 70 a 80 metros, y estima también que están en la proporción de 4, a 3 y 2, para el efecto de apreciar la cantidad con que cada faja debe contribuir.

Si estimamos que el costo total del trabajo suba a diez millones de pesos, se gravaría, por ejemplo, con cuatro pesos el metro cuadrado en la primera zona de tributación, y en la segunda y tercera, con tres y dos pesos, respectivamente.

Agrega el señor Brunner que la mayor valorización de los terrenos en la zona de expropiación de 40 metros se ha estimado en un mínimo prudencial de cuatro y medio millones de pesos, lo que corresponde a un término medio de quince pesos por metro cuadrado en la parte que da frente a la Avenida.

Esta cantidad es suficiente para el financiamiento; pero seguramente, en la práctica, el resultado será bastante superior. El mayor valer que pudiera obtenerse quedaría a beneficio del consorcio de todos los propietarios para el desarrollo futuro de la diagonal.

Para la iniciación del trabajo y para el pago de las expropiaciones directas, de acuerdo con la ley de transformación de ciudades, dictada el año pasado, se emitirían bonos municipales del 7 con 1, bonos que, según noticias que se tienen, podrían colocarse en buenas condiciones. El servicio de estos bonos no afectaría en nada a los presupuestos de las Municipalidades de Ñuñoa y Providencia, ya que esto se haría directamente con las contribuciones especialmente creadas con este objeto entre los vecinos interesados.

Con relación a la desembocadura de la diagonal en la Plaza Baquedano, el señor Brunner hace presente que estudia con vivo interés la forma de compensar y evitar perjuicios en la mejor forma posible al magnífico establecimiento de las Monjas de la Buena Enseñanza que está instalado a la entrada de la Avenida Providencia. Los estudios muestran la posibilidad de una solución satisfactoria.

La comisión aplaudió el interesante estudio de financiamiento presentado por el señor Brunner; y después de considerarlo atentamente, se acordó nombrar una subcomisión, para que, tomándolo por base, presente un estudio definitivo a la comisión. Dicha subcomisión quedó compuesta del señor Jorge Calvo Mackenna, que la presidirá; del profesor urbanista, señor Brunner; de los Alcaldes de las comunas que atraviesa la diagonal; del ingeniero de provincia de Santiago y de un representante de la Sección de Urbanismo de la Dirección de Obras Públicas. Asistirán como asesores los directores de obras de cada comuna y será secretario de esta subcomisión el señor Hugo Valdés.

La comisión quedó de reunirse nuevamente cuando la subcomisión presente sus estudios definitivos relativos al financiamiento de la obra.

REUNION EN EL MINISTERIO DEL INTERIOR

Interesantes explicaciones del Dr. Brunner

En el Ministerio del Interior se reunieron el 15 de Mayo algunos alcaldes del departamento de Santiago, presididos por el señor David Hermosilla, para tratar de la urbanización de la capital y sus comunas rurales y estudiar la ubicación de fábricas e industrias en zonas especiales.

Además del señor Ministro del Interior, asistieron el doctor Karl H. Brunner, técnico urbanista contratado por el Gobierno; el intendente de la provincia, almirante señor Acevedo; alcalde de Santiago y Ñuñoa, señor Eliecer Parada; segundo alcalde de Santiago, señor Alberto Véliz; el doctor Ernesto Molina, director del Departamento de Inspección Local, y los alcaldes de San Miguel, señor Domingo Grez; de Renca, señor Carlos Navarrete O, y de Conchalí, señor Jorge Germain.

Exposición del Ministro señor Hermosilla

Al iniciarse la reunión, el Ministro del Interior, señor Hermosilla, hizo una somera exposición para dar a conocer los puntos de vista del Gobierno en punto a urbanización de la capital y comunas vecinas.

Dijo el señor Hermsilla que existían razones de urgencia para solucionar, dentro del concepto moderno de urbanismo, la ubicación de barrios especiales destinados a fábricas e industrias.

Refiriéndose a la salubridad, higiene y comodidad de los habitantes, agregó que consideraba indispensable determinar las partes de la ciudad donde deben situarse esos barrios, para evitar los peligros de explosión, de incendios, emanaciones dañinas o desagradables, trepidaciones, ruidos y otras molestias de carácter permanente para el vecindario, como a la vez darle facilidades y seguridades de tránsito.

El señor Ministro ofreció después la palabra al doctor Karl H. Brunner para que diera a conocer a los funcionarios asistentes los estudios que había practicado en la planimetría y periferia de la capital.

El señor Brunner, exhibiendo planos de Santiago, confeccionados expresamente para esta reunión, hizo la siguiente disertación:

"Está en el interés de un aprovechamiento económico de los sectores residenciales de la ciudad y en el de su buen aspecto, el liberarlos de las bodegas e industrias en ellas establecidas, de acuerdo con un programa de acción bien estudiado.

Es una condición que deben llenar los sectores industriales que no aislen algún sector de la ciudad, de modo que su ubicación se impone en sectores no atravesados por calles de tránsito, sino en las inmediaciones de las mismas. Además estos barrios deben quedar en forma que cuenten con reservas de espacio necesario para su desenvolvimiento futuro.

Tres clases de zonas industriales

Se distinguirán tres categorías de ubicación de fábricas: la primera se considerará como zona industrial, exclusivamente dedicada a este fin; en la segunda categoría quedarán incluidas las manzanas con fábricas existentes, que dentro de un plazo determinado—alrededor de 20 años—deberán ser trasladadas a la primera zona; la tercera categoría—zona mixta—se refiere a barrios, donde las fábricas existentes podrán permanecer, siempre que no sean una molestia para el vecindario y contribuyan al abastecimiento de la ciudad, como panaderías, garages, etc., en que también podrán instalarse nuevos establecimientos de esta naturaleza.

El sector más indicado

Al estudiarse la distribución adecuada de los sectores industriales, en la ciudad de Santiago, se verá que el sector oriente de la ciudad es el más indicado para la ubicación de barrios netamente residenciales, por su mejor ubicación panorámica, mientras que las fábricas y bodegas quedan mejor en la parte poniente de la misma, donde ya existen en cantidad apreciable y donde el terreno para su extensión será con el tiempo seguramente más barato que en el barrio oriente de la ciudad. Esto también permitiría dotarlas mejor, con el espacio adecuado a sus crecientes necesidades.

El establecimiento de una gran zona industrial en las inmediaciones de una nueva estación, proyectada en la Comuna de Ñuñoa, de acuerdo con un proyecto reciente, tendría seguramente varios inconvenientes, como ser el alto precio que deberán pagar los industriales en esa zona y, por otra parte, la desvalorización que las industrias y bodegas traerían para los sectores residenciales de chalets, en desarrollo, en las inmediaciones.

Otro inconveniente para el sector oriente de la ciudad sería el que los vientos reinantes del Sur, llevarían los humos y emanaciones de las industrias permanentes a la parte oriente de la Comuna de Santiago y a la parte poniente de las comunas de Providencia y Ñuñoa. En la parte poniente de la ciudad, este efecto no sería tan perjudicial, en vista de la menor población del distrito y de que las plantaciones de la Quinta Normal servirían para regenerar el aire.

Bajo el punto de vista de las conveniencias del tránsito de la ciudad, convendría reducir en lo posible el movimiento de la línea de circunvalación sur, a fin de evitar el congestionamiento tan frecuente del tránsito de las calles y caminos que salen por el Sur de la ciudad.

Como seguramente no será posible aislar completamente del movimiento de carga ferroviaria, el sector sur oriente de la ciudad y que podría quedar entre el camino de Santa Rosa y calle Sierra Bella (prolongación de la calle Lira), y que por de pronto limitará al Sur con el Zanjón de la Aguada. Este barrio se recomienda ubicarlo en esta zona, en vista de la necesidad urgente del saneamiento del sector

en cuestión compuesto casi exclusivamente de eozas anti-higiénicas o insalubres y que en la actualidad no cuenta con alcantarillado y con pocas calles pavimentadas, la Av. Franklin y calle Carmen.

En esta zona, dada la dirección de los vientos reinantes, sólo deberían admitirse industrias libres de emanaciones y en especial aquellas que contribuyen al abastecimiento de la ciudad. Su ubicación en esta zona de la ciudad aseguraría a la numerosa población obrera, que vive en los alrededores, un trabajo próximo a su residencia.

Otros sectores

Una ubicación por lo demás indicada para industrias, de acuerdo con las condiciones mencionadas, sería la región de la Maestranza de los FF. CC. y la Fábrica de Gas, desde esos establecimientos hacia las afueras de la ciudad, sector que fácilmente podría ser cubierto con los desvíos necesarios, sin estorbar en lo más mínimo el tránsito de la ciudad. Además ese sector tendría muy buenas vías de acceso por la Av. Exposición, Blanco Encalada y camino a Melipilla, lo que para ciertas industrias es de importancia especial.

Un tercer sector muy indicado para establecer una zona industrial es el de las inmediaciones de la Estación Yungay, en el cual ya hay establecidas numerosas industrias. También esta zona cuenta con posibilidades de extenderse, ya que entre el camino a Carrascal y la calle Mapocho hay mucho espacio disponible. Los terrenos colindantes a los pozos de lastre del lecho del río Mapocho y el Norte de los mismos hasta la Avenida Claudio Vicuña, por de pronto también se podría destinarlos para una Estación Ferroviaria de carga, después de la canalización del río en ese sector.

El proyecto y las líneas férreas

En lo que se refiere a la acción refleja que estos proyectos tienen sobre el servicio de líneas férreas existentes, habría que observar lo siguiente en resguardo de los intereses urbanísticos de la ciudad.

Numerosos estudios elaborados en los últimos decenios prueban la importancia que desde hace tiempo se le atribuye a la modificación del trazado de la línea del Ferrocarril de Circunvalación, para mejorar la textura urbana de la ciudad. Una recopilación de los estudios realizados está en un informe de la Inspección General de los Ferrocarriles de la Dirección de Obras Públicas del año 1915, que contiene las recomendaciones de una comisión nombrada en esa época.

En los proyectos de regulación de la extensión de la ciudad futura hay que considerar la eliminación de la barrera que el ferrocarril de circunvalación pone al desarrollo de la ciudad hacia el Sur Oriente y la supresión de todos los pasos a nivel de las calles y caminos que comunican hacia el Sur de la ciudad. Comenzando por el Nor-Poniente de la capital se vé que con el paso bajo nivel del camino a Carrascal se ha satisfecho ya una necesidad. El proyecto de la Inspección General de Ferrocarriles, de enterrar la línea que actualmente corre por la Avenida Matucana y su traslado en una cuadra al Poniente con un paso bajo nivel en la Alameda, ya está bastante avanzado y puede ser considerado como una realidad dentro del proyecto de ampliación de la ciudad. El camino a los campos de aviación de Los Cerrillos también ya cuenta con un paso bajo nivel. Los caminos hacia el Sur, que han adquirido la misma importancia que los del Poniente, todavía cruzan las líneas férreas a nivel, por lo que también en ese sector es necesidad establecer ya niveles diversos en los cruces, lo que podría obtenerse con enterrar la línea férrea de circunvalación desde la Fábrica de Cartuchos hasta la Población del Carmen, quedando libre el paso a las calles San Ignacio, San Diego y Santa Rosa, hacia el Sur. Lo prolongación de la línea de circunvalación, más allá de la calle Sierra Bella o a lo más, hasta la calle Maestranza o Estación Santa Elena, debería suprimirse, después del retiro de las industrias y bodegas del sector de la Avenida Vicuña Mackenna. En reemplazo de las estaciones del Oriente y San Diego, que se suprimirían a causa del entierro de la línea, debería construirse una nueva estación, en la zona industrial del Carmen, en proyecto.

Prescindiendo de las relaciones íntimas que tienen las necesidades de la vida de los sectores industriales con los servicios ferroviarios y de los intereses que debe resguardar la Dirección de estos servicios y con los planos de transformación de las comunas, existen otras relaciones con proyectos, que deben guardar armonía con el proyecto de zonas in-

dustriales. Me refiero a los proyectos de canalización de ríos y canales y alcantarillados. En este caso sería el proyecto de canalización del Mapocho, río abajo y también el del alcantarillado de la zona sur de la Avenida Matta y Maestranza, como asimismo la canalización del Zanjón de la Aguada. Los dos últimos proyectos parecen ser de la mayor urgencia, en vista de las numerosas inundaciones en ese sector y de las condiciones sanitarias deficientes en los mismos. Y sin embargo, son estos proyectos los que guardan relación más estrecha con los cambios de nivel, proyectados en el Ferrocarril de Circunvalación y con el proyecto de cambios de estación de San Diego y Santa Elena, y ubicación de una nueva estación, entre las mismas.

Resumiendo lo anterior, me permito hacer presente que para la solución económica de conjuntos del problema de la fijación de los sectores industriales sería necesario hacer los estudios en colaboración con la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y con el Departamento de Hidráulica del Ministerio de Fomento.

COMO SE LEVANTA LA CIUDAD MODERNA

(De "La Nación")

Uno de los Alcaldes de Nueva York, especializado en el manejo de la mayor ciudad del mundo, ha emitido interesantísimas opiniones respecto de Santiago; juicios que, por venir de quien vienen, alcanzan una autoridad que nadie podría desconocer.

Santiago, ha dicho, es una ciudad hermosa, limpia como pocas, espléndidamente pavimentada, lo que constituye para el visitante una agradable sorpresa. Se palpa el esfuerzo de los chilenos por el embellecimiento de la capital, esfuerzo que se traduce en obras de aliento. Las declaraciones anteriores son singularmente agradables para los diarios que, como "La Nación", han luchado incansablemente por dar a la capital de la República el grado de esplendor que debe tener como tal, y como suma y exponente de la cultura chilena, que esto y no otra cosa ha de ser la principal ciudad de un país, donde se acumulan las industrias y se radican las familias de fortuna, la intelectualidad y el Gobierno nacionales.

Otras habrían sido evidentemente las opiniones del señor Alcalde si nos hubiera visitado antes de 1924, y entonces hubiera emitido sus juicios... y mucho más calurosos serían los de ahora si hubiera tenido oportunidad de conocer el Santiago anterior al régimen actual de Gobierno. Porque, es preciso recordarlo constantemente a este pueblo de tan mala memoria: sólo hace cinco años comenzó Santiago a perder los pobres atributos de aldea que hasta entonces ofreciera, y a presentar los de gran ciudad que ahora exhibe orgullosamente y que el señor Alcalde ha advertido.

A este punto queríamos llegar.

La verdad es que entre nosotros no existió antes el amor a la comuna, el verdadero amor a la comuna determinante del progreso local.

Por tal amor se entendía cierta autonomía comunal que sólo podía lograrse cuando la Municipalidad era el resultado de una elección popular, razonamiento que llevaba a considerar como una triste fatalidad la intervención del Estado en la generación de los Municipios. Aun hoy aparecen gentes que tal cosa afirman, aun cuando en el fondo, todos, absolutamente todos, estén de acuerdo en que el régimen comunal tiene importancia y viene a constituir el foco de la vida ciudadana sólo cuando es correcto.

Por esto, nuestras ciudades fueron poco más que pobres campamentos y Santiago algo insignificante.

El progreso local sólo podía ser el fruto de un régimen de selección, nó de un régimen de elección, pues en éste no se elige a los mejores, ni en Chile ni en ningún país de la tierra: el electorado es incapaz de seleccionar.

Es lo que ha ocurrido entre nosotros: el adelanto local sólo principia a diseñarse cuando, disueltas las Municipalidades, se designaron Juntas de Vecinos y Alcaldes verdaderamente seleccionados, que nada tenían que ver con la política; sólo entonces aparece el verdadero amor a la comuna, en el pueblo, y prende en todos los ánimos el afán de construir y remozar.

Consecuencia también de este nuevo sistema de administración local ha sido el crédito municipal de que disfrutaban hoy las ciudades de Chile: hace año y medio las Municipalidades lograron un empréstito de cien millones de pesos, sin garantías; demostración evidente de la confianza con que los inversionistas extranjeros han observado el

desarrollo de la situación política y económica del país; confianza que el pasado de nuestras administraciones no habría justificado jamás.

Este ha sido otro de los grandes bienes producidos por el régimen actual: el crédito, sin el cual es imposible la vida moderna.

Y también en este punto se han levantado voces pesimistas, esas voces que ya suenan a lamento colonial, que se quejan del heroseamiento de Santiago, porque no comprenden cuánto significa para la cultura de nuestro pueblo, y que se quejan también del crédito, porque él envuelve la idea de contribuciones posibles, aunque futuras.

El Alcalde de Nueva York, con su autorizada palabra, va a convencer a los recalitrantes. "La deuda de Nueva York es enorme, porque el afán de progreso supera al margen posible de contribuciones, se anularía el progreso si pretendiera ceñirse a las posibilidades económicas inmediatas", ha dicho. "La experiencia me enseña que debe aceptarse el capital venido de otros países como el mejor colaborador del adelanto material de las ciudades y del mejoramiento económico de sus pobladores. Deben mucho todas las capitales que han debido afrontar las necesidades del progreso, porque una gran ciudad puede desentenderse de sus deudas, siempre que sus entradas y su población constituyan una garantía suficiente".

He ahí la opinión de un hombre del día, que aprecia las realidades de la vida sin ese criterio pacato tan cultivado entre nosotros, según el cual, por ejemplo, "Santiago es una ciudad chata", y debe seguir siéndolo eternamente, que es tanto como decir que Santiago es una ciudad oscura, y, en consecuencia, y para que no pierda sus características, no debe dotársela de alumbrado.

Trabajo ha costado, ciertamente, vencer el miedo de esos espíritus, pero ello, por fortuna, se va logrando; así lo establecen los juicios de ese Alcalde progresista, que proclama complacido el notorio avance de Santiago y nos viene a decir cómo se levanta una ciudad moderna.

VAMOS HACIA LA GRAN CIUDAD

(De "La Nación")

Las declaraciones del señor Harvey, Alcalde de un distrito de Nueva York, tan favorables al criterio que pretende hacer de Santiago una verdadera capital, han servido brillantemente para fortalecer la confianza en todos aquellos que estimulan los esfuerzos de la autoridad encaminados hacia la transformación de la ciudad; y para destruir en otros ese pesimismo deliberado y propagado, opuesto a todo progreso, que parece complacerse en vaticinar desastres y quebrantos.

Para estos últimos, locura son la proyectada Plaza de La Moneda, con su refugio de automóviles indispensable; las avenidas y diagonales trazadas para descongestionar el tránsito y acercar los diversos puntos de la ciudad; la prolongación hasta Brasil de la Avenida Portales, destinada a encauzar por allí el movimiento que hoy se lleva íntegramente por Alameda; el ensanche de la Plaza de Yungay, para convertirla en un pequeño parque, propuesto por un urbanista distinguido para remozar esos barrios, que no han recibido jamás el apoyo municipal, dispensado generosamente en la parte alta; la construcción de la Estación de Yungay, para que puedan movilizarse por ella los viajeros que vienen del Norte y que viven en el sector Poniente, obligados hoy a descender en Mapocho; la gran avenida diagonal de Ñuñoa; el heroseamiento de la Alameda, y así como éstos, tantos otros proyectos interesantes, que son de comodidad, ornato, cultura e higiene públicas.

Locura es también para ellos la edificación soberbia del centro de Santiago.

Pero siempre fué lo mismo entre nosotros: así, cuando el Presidente Montt decidió la construcción de la vía férrea entre Santiago y Valparaíso, la oposición y el pesimismo afirmaron que la obra era imposible y su sólo intento una locura, y cuando se planteó en el Senado la ley del alcantarillado, se dijo que habíamos vivido muy bien con las acequias a tajo abierto, y que, por lo demás, era una locura la ejecución de un trabajo superior a los recursos de que podíamos disponer.

La invocación de la locura, en favor y auxilio del estancamiento, ha sido un recurso muy gastado entre nosotros, y acaso por ello no ejerza ya mayor influencia en los ánimos.

Porque, ¿hay alguien que no considere como un paso gigantesco de progreso el que contra todas las declamacio-

nes de la época diera el ilustre Presidente Montt; y hay quien se atreva a negar que la existencia de las acequias en Santiago era algo ignominioso, si por otra razón no fuera, porque arrebatada millares de vidas?

Hoy se cree que todo pueblo, por pequeño que sea, debe contar con su alcantarillado, tanto como ha de tener agua potable, luz y caminos.

Por eso no tienen fuerza las críticas, ni vigor las voces aisladas que suelen levantarse contra el afán de construir y de embellecer la ciudad, que parece haberse apoderado de todos los propietarios en noble emulación; en contra de las ideas culturales que emiten los técnicos en urbanización, autoridades mundiales, que nos visitan; en contra del Comité Central de Urbanismo, integrado por los más altos valores intelectuales y artísticos de que disponemos y que viene desde hace años proclamando la necesidad de ejecutar las obras arriba apuntadas y muchísimas otras, sin amilanarnos ante el costo, porque algún día habría que hacerlas y con gastos inmensamente mayores; en contra del Gobierno y de las autoridades locales que con decidido empuje han determinado el período de transformación que vive hoy la capital de la República.

Dentro de algunos años, muy pocos seguramente, será reconocida y apreciada la obra que hoy se cumple, como lo fué hace ya muchos, la que realizó don Manuel Montt, recordada en bronce por la gratitud de sus conciudadanos.

En estos días se ha celebrado una reunión de los Alcaldes de Santiago y de las comunas vecinas, bajo la presidencia del Ministro de lo Interior, a objeto de cambiar ideas acerca del proyecto que se va a elaborar para la distribución de zonas industriales en la ciudad, de acuerdo con la ley de transformación. A la reunión asistió el técnico señor Karl Brunner, que hizo una exposición amplia del problema y de la solución que debe dársele, dividiendo la ciudad en zonas residenciales, industriales y obreras.

Las opiniones del señor Brunner son interesantísimas y perfectamente atinadas; pero, si se comienza por oponerles la tacha de nuestra pobreza, no llegarán al terreno de los hechos.

Es en esto en lo que debemos variar fundamentalmente el criterio dominante, pacato, apocado, pusilánime, que hasta hoy hemos considerado como la verdadera expresión del sentido común, y que no ha sido, en realidad, sino una demostración de cobardía para intentar cosas grandes.

El Alcalde Mr. Harvey nos ha inyectado una dosis de energía con sus palabras, que ojalá fueran oídas; ha traído hasta nosotros una sensación de optimismo y nos ha venido a explicar cómo la ciudad moderna se levanta con dinero de todos los países, "porque el afán de progreso supera al margen de contribuciones posible, y se anularía totalmente si pretendiera encuadrarse dentro de las posibilidades económicas inmediatas".

Esto es lo que no debiera olvidarse jamás. Las obras de aliento que hoy se emprenden, de embellecimiento, de ornato, de comodidad, de higiene, de vialidad, no sólo servirán a la generación actual; van a quedar eternamente; van a producir la valorización eterna también y creciente de barrios pobres y mal cotizados; van a contribuir a la salubridad de los que vendrán después de nosotros; van a ofrecer parques y jardines y plazas de recreo a millares y millares de niños que aun no han nacido, y por eso es justo que las generaciones futuras contribuyan al pago de las obras.

"La experiencia me enseña, ha dicho el Alcalde Mr. Harvey, que debe aceptarse el capital venido de otros países como el mejor colaborador del progreso material de las ciudades y del mejoramiento económico de sus pobladores. Hace veinte años los Estados Unidos estaban en la misma situación en que se encuentra Chile actualmente, es decir, esperando que los capitales extranjeros vinieran a invadir la plaza". Contemplemos el espectáculo que ofrecen los Estados Unidos y no temamos.

EL BARRIO INDUSTRIAL DE SANTIAGO

¿Dónde debe ubicarse?

(Del Boletín Municipal)

En el Ministerio de Fomento se ha recibido una comunicación del jefe de la Sección Turismo, señor Fernando

Orrego, relacionada con la creación de barrios industriales, en la cual aduce diversas consideraciones para demostrar que en la forma cómo se desea ubicar esos barrios no dará resultado alguno.

Dice la comunicación del mencionado funcionario:

"En su artículo 2.º, inciso 6.º, la ley 4585 encarga a la Sección Turismo de velar por la belleza de los sitios de turismo y proponer al Gobierno las medidas necesarias para ello.

De acuerdo con esta disposición, voy a permitirme hacer presente a US. algunas observaciones relativas a la fijación de los barrios industriales de la capital, asunto que se debate en estos días y que ha sido analizado por los directores de Obras Municipales, que han presentado a la Alcaldía un memorándum con conclusiones, a mi juicio, inconvenientes.

Dicen los señores directores aludidos que el barrio industrial de Santiago debe ubicarse en el sector sur oriente de la capital, por razón de su cercanía al Matadero y al Ferrocarril de Circunvalación.

Desde luego, debe tomarse en cuenta que, según el proyecto de urbanización del doctor Brunner, el Ferrocarril de Circunvalación desaparecerá en el sector indicado, lo que privaría a los industriales de un elemento básico para sus labores.

En seguida es necesario considerar que los vientos reinantes en la mayor parte del año en Santiago son los del sur, que extenderían hacia barrios residenciales el humo de las fábricas y el olor de la elaboración de los productos. De importancia también es la razón de que, como existen en ese sector campos de aviación, la atmósfera debe mantenerse clara en los alrededores para evitar accidentes de aterrizaje, lo que resultaría difícil agrupando numerosas fábricas en las cercanías.

Por último, la tendencia de la edificación residencial en los últimos años se nota claramente hacia los barrios altos, y no parece conveniente cortarla en sectores ya urbanizados, colocando el obstáculo de un barrio industrial.

Si son numerosas las razones que aconsejan no fijar el sector sur oriente como barrio industrial, mayores y más definitivas son, a juicio del subscripto, las que aconsejan colocarlo en el sector nor poniente.

Comenzaré por hacer presente que este último sector es el de arribada a Santiago de los extranjeros y que hoy día presenta un aspecto lamentable por sus basurales, el mal estado de la caja del río y la pobreza de la edificación.

Creo que Santiago es, sin lugar a dudas, la capital de importancia que tiene su principal acceso en peores condiciones.

Instalado en este sector el barrio industrial, vendría, desde luego, su mejoramiento por el aspecto de esfuerzo y de progreso que dan las fábricas, como porque su instalación obligaría a obras de embellecimiento y urbanismo, que un sitio de tan importante aporte para la vida nacional exigiría.

La única expectativa de mejoramiento del barrio Yungay sería ésta, porque no hay esperanza que la edificación particular vaya a llevar nueva vida y a crear atracciones en estos sitios de la parte baja de la capital.

Debe también tomarse en cuenta que de las cercanías del barrio nor poniente parten caminos a Valparaíso y Los Andes, y que por la Avenida Matucana podría hacerse el tránsito al Longitudinal Sur, sin necesidad de congestionar arterias centrales, como sucedería en el otro caso.

Nos encontramos en este caso con que los vientos reinantes repartirían hacia los campos el humo y los olores de las fábricas, sin perjuicio para la ciudad; con que no hay en ese sector barrios residenciales que se perjudiquen; con que los terrenos son más baratos y menos construídos, lo que haría menos onerosa la instalación de las fábricas y más fácil la construcción de barrios obreros; con que se cuenta con ferrocarril eléctrico y a vapor, que haría expedito y sin trasbordo el reparto de los artículos manufacturados; con que la Empresa de los Ferrocarriles no tendría grandes dificultades para hacer una línea de circunvalación para atender en debida forma este barrio.

Me he permitido hacer a US. estas observaciones, por si US. cree conveniente transcribirlas al Ministerio del Interior.

Dios guarde a US.—Fernando Orrego Puelma, jefe de la Sección Turismo."

PROBLEMAS DE URBANISMO

La valorización del suelo.—El conventillo, la cité y la casa colectiva

(De "El Diario Ilustrado")

Dice "El Diario Ilustrado" del 11 de Junio:

"Nuestra campaña de mejoramiento urbano ha sido debidamente apreciada por el público y por las autoridades. Prueban lo primero las innumerables cartas de congratulación y de estímulo que se reciben en nuestra imprenta; y lo segundo, las diversas notas y circulares del Alcalde, y más que todo, las medidas que toma la autoridad local para mejorar cuanto defecto remediable cae dentro de sus limitados recursos y facultades.

Todo ello es claro indicio de que esa campaña ha venido en momento oportuno, y de que ya nuestra capital necesita un sacudón de progreso, no para mejorar su sector céntrico, que avanza a pasos agigantados, sino para nivelar su reverso con su anverso, para *emparejar*, podríamos decir, las condiciones de vida de sus habitantes, en sus diversos barrios.

Que esas condiciones son lo más discordantes de que haya ejemplo en ciudad alguna, estaba en la conciencia de cuantos, por sus escasos recursos, se ven obligados a vivir en los desastrados suburbios y de cuantos, por sus ocupaciones, tienen que acudir a ellos. Pero para poner esas vergonzosas condiciones a la vista de la ciudad entera, para formar la conciencia de todos sus habitantes en el sentido de la urgencia de una reforma, se necesita el dato irredargüible, que sólo puede provenir de la visita detallada a todos los barrios, del contacto íntimo con todas las víctimas.

Nuestra campaña toma así todos los caracteres simultáneos de una *encuesta* y de una *información objetiva*. Y con los datos recogidos hasta ahora, puede ya deducirse una conclusión general.

Esa conclusión no puede ser otra sino la de que estamos en presencia de un mal tan amplio, tan extendido, tan *general*, que para explicarlo no se pueden buscar causas accidentales, ni para remediarlo arbitrar medidas parciales que, a la postre, resultarán simples paliativos.

Hay que ir al fondo de las cosas. Hay que investigar las causas originarias y permanentes.

Tales causas están, a nuestro juicio, en un defecto también *originario* de nuestra capital. Fundada ella en amplio valle plano, sin limitación natural alguna, a lo menos por tres de sus lados, no tuvo el tope que durante siglos estorbaba el crecimiento de muchas ciudades europeas—la muralla de circunvalación;—y nadie se cuidó tampoco de darle el límite artificial que ha impedido el exagerado crecimiento de otras de esas ciudades: los bosques de su periferia.

Nada impidió, pues, a los fundadores de Santiago derrochar el terreno trazando manzanas cuadradas de ciento cincuenta varas por lado, y destinando a cada familia un cuarto de esas manzanas; como nada impidió después a sus sucesores extender indefinidamente el tablero de ajedrez, comiéndose el fértil valle circundante a pasos agigantados, con mucho más prisa que la que la población ponía en multiplicarse. La tendencia de la época hizo, además de las calles, estrechos callejones que se cruzaban entre sí en ángulo recto, sin ochavos ni plazuelas.

De todo esto, de la enorme manzana cuadrada, de la falta de espacios abiertos, de la disparidad en el cumplir los dos preceptos bíblicos—"creced" y "multiplicaos",—provino la falta de valorización del terreno urbano, causa de la pobreza municipal y de todas las deficiencias que de ella se derivan.

Si se mira el conjunto de la ciudad, se ve claramente que el valor total del terreno que ella y sus suburbios ocupan no forma un capital bastante para costear una edificación decente y pareja, ni una masa imponible suficiente para sostener los servicios públicos que una ciudad moderna y civilizada requiere en toda su extensión.

Si se considera cada manzana en particular, fácil es comprender que, de aquellos catorce mil metros cuadrados, con sólo cuatrocientos ochenta metros lineales de frente, sólo es rentable, y, en consecuencia, sólo es valorizable, una faja periférica relativamente angosta, quedando en el corazón de la manzana un gran espacio ciego y nulo como valor comercial, que es peso muerto para los propietarios y rémora para el progreso de la edificación y de los servicios municipales.

De allí provienen el conventillo y la *cité*, dos categorías de una misma institución, engendro de nuestros enormes bloques urbanos.

Para utilizar aquel terreno ciego, dándole salida, se cortan las manzanas por medio de angostos callejones—lo más angostos posible, porque así lo pide el interés particular no controlado.—Si el barrio es más o menos central y se pueden esperar buenos arriendos, a ambos lados de la calleja se construyen casas más o menos decentes; y tenemos la *cité*. Si el barrio es pobre, lejano o desacreditado, si el escaso valor del terreno no da para tanto lujo, se levantan fajas de cuartos redondos; y he ahí el conventillo.

Cuanto se haga, pues, por limitar el área de la ciudad y, dentro de esa área, cuanto esfuerzo tienda a aumentar los espacios libres y a disminuir el terreno negociable, será bienvenido; porque, valorizando el suelo, nos acercará, por la única vía natural y permanente, a la solución de los más graves problemas urbanos, permitiendo costear esas dos grandes bases de una ciudad salubre, hermosa y cómoda: buena edificación y buenos servicios municipales.

Entretanto, caben a la autoridad pública dos medidas que, si no entrañan la solución definitiva, nos acercarán mucho a ella: primera, distribuir lo más equitativamente posible entre los diversos barrios los beneficios urbanos—luz, pavimento, desagües, aseo, vigilancia,—dentro, por supuesto, de los recursos existentes; y segunda, estimular por todos los medios a su alcance la construcción de la "casa colectiva", solución moderna e intermedia que, si no es lo ideal y definitivo, resulta, en todo caso, muy superior al conventillo y la *cité*.—C.

LA ENTRADA A SANTIAGO POR EL NORTE DEBE SER DIGNA DE LA CAPITAL DE LA REPUBLICA

(De "Comuna y Hogar", órgano oficial de las Municipalidades de Chile)

La llegada a la generalidad de las grandes ciudades es uno de los espectáculos más interesantes y constituye uno de los momentos de mayor emoción para el viajero.

En el archivo de recuerdos de mis peregrinaciones por el mundo, conservo como página de oro la de la tarde en que arribé a Venecia. Caía el sol, y el convoy, dejando atrás los campos de la costa, penetró en el largo puente que cruza la laguna, irisada en aquel momento por los rayos oblicuos del *tramonto*. Desde las ventanillas del balcón no se veía sino agua a ambos lados, lo que daba la sensación singular de *navegar en tren*.

Luego la obscuridad de la estación. Y en seguida, en lugar del automóvil o del prosaico *fiacre*, el *vaporetto*. Y allí comenzaba el encanto. Situada la estación en un extremo del Canal Grande, había que recorrer todo éste para llegar al hotel, en la Plaza de San Marcos. Los últimos rayos solares, al caer sobre los vetustos palacios de mármol, patinaban su blancura con tapiz de oro viejo, que, en los reflejos del canal, jugueteaba al cruzarse el vapor con las góndolas o al pasar bajo los airosos puentes. Ni polvo ni ruidos. Nada que perturbara la suprema belleza del momento, que tomaba así caracteres y prestigios de ensueño.

La entrada a Nueva York por el *Long Island Sound*, viniendo de Boston, es otro de los espectáculos únicos en el mundo. Es una entrada también acuática; pero una sensación enteramente opuesta a la que produce la aristocrática quietud veneciana. En la entrada a la ciudad del Adriático todo es cercano, fino, delicado como los marmóreos encajes de la *Ca d'Oro*. En la llegada a la metrópoli del Hudson, todo lejano, inmenso, desbordante, como si se cruzara el puente levadizo de un castillo de gigantes. El río tiene cuatro cuerdas de ancho, y el vapor navega durante una hora por entre dos largas, interminables filas de palacios que elevan a las nubes sus cornisas de piedra; va la embarcación flanqueando grandes parques, sorteando islotes cubiertos de edificios soberbios, desfilando bajo puentes enormes de acero que cruzan sus esbeltas líneas por encima de los más altos mástiles.

No inferiores a éstas son las entradas marítimas a Génova, a Boston, a Río de Janeiro. Y en cuanto a entradas terrestres, no hay que olvidar la de París, cuando se va del Havre, bordeando las riuiseñas y tortuosas riberas del Sena, surcando ese suelo de la Francia, que es un jardín continuo.

Para llegar a Buenos Aires por tierra, después de cruzar durante media hora suburbios aseados, con coquetos *chalets* y casitas aisladas en medio de verdes *parterres*, pasa por elevación sobre dos de las avenidas más importantes de la metrópoli—la de Santa Fe y la de Alvear—y el viajero, tras una rápida ojeada a la soberbia Plaza Italia, a los hipódromos y los jardines zoológico y botánico, se encuentra en medio del Parque de Palermo, que el convoy recorre en toda su extensión para llegar a la Estación Retiro.

¿Y el infeliz turista que llega a Santiago de Chile?

Se le ha hablado de este país como uno de los más bellos de la tierra; él, naturalmente, espera que la belleza de la metrópoli ha de corresponder también a esa fama, y aguarda la llegada a la capital con ansioso interés.

Y, ¿qué vé? A ambos lados de la línea férrea ranchos, ranchos y más ranchos; en seguida basurales, hacinamientos de fierro viejo, casuchas improvisadas con barro y oxidadas calaminas, asnos filósofos que dormitan en el árido e inmenso pedregal, y tapias y más tapias.

Cada vez que yo entro a Santiago, viniendo de Valparaíso o de Viña, miro con zozobra al vagón, para ver si vienen turistas y si hay ventanillas abiertas.

La entrada a la capital de la República no corresponde a su importancia y progreso, y el mal aspecto que presenta debe desaparecer antes de invitar turistas a visitar nuestro país.

Por suerte la obra es factible y demostrarlo es el objeto del presente artículo.

Sólo existe un medio conocido de mejorar, de modo natural y sin gran gasto, las condiciones de un barrio: valorizar el terreno.

Y para valorizar el terreno son grandes panaceas la *pavimentación* y los *parques*.

Tal lo dice la experiencia. Y en Santiago la tenemos muy cerca. Cuando no existía la canalización del Mapocho, los barrios que bordeaban el río por ambas orillas, aun en el centro mismo de la capital, a cuatro o cinco cuadras de la Plaza de Armas, eran los más pestilentes focos de inmundicias, material y moral, de toda la ciudad. Chinchales, chiribitiles y casas de mala vida instalados en bajas, ruinosas y mal olientes rancherías, servían allí de marcos a extensos basurales, que ocupaban el lecho seco del río, o sea, sus tres cuartas partes. Tal como hoy sucede en el barrio a que antes me he referido, de Manuel Rodríguez al Poniente.

Allí se asaltaba a los transeúntes desde el anochecer; y de allí salían los pungas y los vagos y los rateros a sus correrías por el resto de la ciudad.

¿Cómo se transformó aquello en el más agradable, más elegante y más valioso barrio de residencias de la capital?

Simplemente, con canalizar el río, construir grandes parques en los terrenos sobrantes y pavimentar las calles adyacentes.

El largo frontis que la ciudad presenta al Parque Forestal, desde San Antonio a la Plaza Baquedano, es hoy un cuartel comparable a los que en Londres dan vista al *Hyde Park* y al *Regents Park*, o en Nueva York al Parque Central: una extensa línea de palacetes y aun palacios del más hermoso estilo.

El terreno—cuando se encuentra alguien que lo quiera vender—vale allí tanto como en centro comercial. Y, sin embargo, poco antes del centenario el Gobierno buscó sitio para construir el Palacio de Bellas Artes, se le ofreció el que ocupaba la antigua “cancha de gallos”—cerca de ocho mil metros cuadrados, con frente a la Plaza Bello, el lecho del Mapocho y la calle de Monjitas—en la insignificante suma de ochenta mil pesos. ¡Diez pesos el metro cuadrado!... ¿Hay ejemplo más claro de lo que vale un parque para mejorar un barrio?

Algo semejante va a ocurrir muy pronto con el barrio Providencia, en todo el frenet que daba al recientemente fenecido “tajamar”, y que, en adelante, mirará al bellissimo parque proyectado por el arquitecto señor Smith Solar para los terrenos que ha dejado sobrantes la prolongación del canal Mapocho hacia el Oriente.

Y algo semejante puede, por suerte, hacerse para resolver el problema de que hablábamos al comienzo, con la prolongación del mismo canal hacia el Oeste, desde su término actual, frente a la calle de Manuel Rodríguez.

Sabemos que la Dirección de Abras Públicas tiene desde hace tiempo en estudio el proyecto correspondiente, y que él dejaría, extendido hasta el puente del ferrocarril, no menos de cuatrocientos mil metros cuadrados de terrenos sobrantes y *vacantes*.

Una buena distribución de esos terrenos, destinados, digamos, doscientos mil metros a parques, ciento cincuenta mil a la venta y sesenta mil a un establecimiento que sirviera de base a la atracción y a la valorización—el Estadio Nacional, por ejemplo—permitiría realizar la obra con sacrificio sólo transitorio para el Estado, siempre que se llevaran a efecto primero los trabajos del Parque, del Estadio y de la urbanización del barrio, y se esperara, para la enajenación de los lotes, a que la valorización se haya producido.

En tales condiciones creemos, apoyados en la experiencia de los casos anteriores, que el *mínimum* a que se venderían aquellos terrenos sería cien pesos el metro cuadrado, con lo cual su venta—paulatina y nunca precipitada—llegaría a producir *catorce millones de pesos*: lo necesario para recuperar todos los fondos adelantados para la realización del plan.

Para que no se crean exageradamente optimistas estos cálculos, recuérdese el caso ya citado de la oferta hecha al Gobierno en los alrededores del actual Parque Forestal, oferta en que se estimaba en diez pesos el metro, un suelo que hoy no se compraría por seiscientos u ochocientos.

Y se comprende. Esos terrenos, entonces, daban frente a un basural y estaban en medio del cuartel más sórdido de Santiago. Hoy se encuentran rodeados de calles y plazas lujosamente pavimentadas, bordean el más hermoso parque de la ciudad y casi enfrentan uno de sus más bellos y visitados edificios públicos. Tal es la influencia del ennoblecimiento de un barrio en el valor de sus terrenos.

El pasado debe servir de lección para el presente. Tómese ejemplo de lo ocurrido en el sector oriente de Santiago, para sanar, higienizar y embellecer el sector poniente, que harto lo necesita.

¿Puede calcularse cuánto atractivo no significaría para comprar lotes en este último sector y sembrarlo de hermosos *chalets* rodeados de jardines, el tener como núcleo central un centro tan activo e importante como el Estadio Nacional—foco permanente de grandes fiestas deportivas y sociales, muchas de ellas de carácter internacional?

Agréguese que el estadio se encontraría rodeado de un parque de veinte hectáreas, en terrenos que, por un lado llegaran casi al corazón de la ciudad, y por otro limitan con los campos circundantes, recibiendo su aire puro y saludable, parque que podría llegar a ser el más extenso y hermoso de la capital, siempre que se conservaran las ondulaciones naturales del suelo—como en el de Nueva York—y se encargara de su planificación a un especialista que conozca el arte de los panoramas, un *landscape architect*, como dicen los ingleses. Agréguese, además, que este parque vendría a formar parte de la cintura forestal que debe rodear el centro de Santiago, si se quiere desarrollar en la capital de la República un plan racional de higienización y belleza. Y se comprenderá con esto el interés que envuelve semejante proyecto.

Los lotes para venta y edificación se ubicarían, naturalmente, en todo el contorno del parque, y, al venderlos, se pondría como condición el levantar en ellos construcciones aisladas, rodeadas de jardines, y la proscripción absoluta de las tapias y cierros que privan al transeúnte de la vista de esos jardines y que tanto afean muchos de nuestros barrios residenciales.

Así formaría, por la primera vez en Chile, un barrio completo de *chalets* y *bungalows*, un verdadero *residence quarter* a la norteamericana, que formaría soberbia encuadratura al parque mismo, y para la capital de la República, la más bella, la más atrayente, la más prometedora de las entradas.

Sería, por fin, una “portada” digna de la gran metrópoli que ya va surgiendo por sobre la chata *aldea grande* que fué Santiago de la nueva Extremadura.

C. SILVA CRUZ.

BARRIOS INDUSTRIALES

(De “El Mercurio”)

Dentro de muy poco será una realidad la ubicación en barrios especiales de las más importantes industrias que actualmente funcionan dentro de los límites urbanos de Santiago. En efecto, tal como lo ha planeado el distinguido urbanista señor K. H. Brunner, el señor Ministro del Interior ha convocado a una reunión de los Alcaldes de Santiago y comunas vecinas para tratar de la ubicación de los barrios

industriales. Según las ideas iniciales expuestas por el señor Ministro del Interior, en comunicación que se ha hecho pública, habrá, desde luego, tres principales sectores industriales.

Uno de ellos quedaría ubicado en el barrio nor poniente, en las proximidades de la Estación Yungay: otro ocuparía el sector sur poniente, en las cercanías de la Estación Central, y el tercero se ubicaría hacia el sur oriente, cercano al camino de Santa Rosa y a la Estación San Diego.

La importancia de este proyecto es considerable, tanto desde el punto de vista urbano como desde el punto de vista industrial. En efecto, las industrias están ahora diseminadas en toda la ciudad, con las incomodidades que es de suponer para el vecindario y para los mismos intereses industriales. Los altos precios de terrenos y cánones en los barrios residenciales, la dificultad del tránsito en calles ya congestionadas y la lejanía de las estaciones, son tres factores nada desdeñables en este asunto. Por lo que se refiere al vecindario, las industrias en la proximidad inmediata de las casas de habitación, son una efectiva molestia, tanto por el ruido de las maquinarias como por el humo de hornos y calderos, y a veces por el olor nauseabundo de algunos procedimientos de elaboración (curtidurías, etc.). Las fábricas deben estar ubicadas, pues, en sitios relativamente alejados de la ciudad y con comunicación directa y expedita a las vías férreas de acceso de la materia prima y salida del producto elaborado.

Pero en la ubicación de estos barrios industriales es preciso tener en cuenta un aspecto que tiene verdadera importancia desde el punto de vista del interés industrial. Nos referimos a las industrias en las cuales la fuerza motriz o ciertos procedimientos de la elaboración se hacen fáciles, merced a corrientes de agua. Cuando las industrias se ubiquen en los futuros sectores concentrados, ¿cuál será la situación de estos establecimientos que al cambiarse habrán perdido la fuente de movimiento y de actividad indicadas? No dudamos de que la autoridad habrá de encontrar la manera de hacer menos oneroso el traslado a los industriales; pero conviene tener en cuenta, desde luego, objeciones como la indicada, para evitar dificultades de última hora en un proyecto que es de una importancia decisiva para los intereses urbanísticos de Santiago.

URBANIZACION DE LA CIUDAD

(De "El Mercurio")

Desde algún tiempo a esta parte "El Mercurio" ha venido ocupándose de diversos problemas de interés, relacionados con la urbanización de Santiago. Se ha echado de menos en los artículos publicados la adopción de medidas o disposiciones que, en un plazo no lejano, puedan hacer de la capital una ciudad moderna y agradable.

En realidad, los grandes problemas de nuestras ciudades, y en especial los de Santiago, no han preocupado como es debido a las autoridades. La ciudad ha continuado desarrollándose sin ningún control y día a día se han creado problemas nuevos, que será necesario resolver y solucionar.

No ha habido hasta ahora un control efectivo y eficaz sobre la habilitación de nuevas poblaciones. Se han ido formando y mezclando entre sí barrios residenciales con barrios populares. No se ha señalado zona para el establecimiento de las fábricas, de industrias peligrosas, insalubres o incómodas; nada se ha hecho tampoco en el sentido de favorecer la formación de barrios comerciales, barrios para oficinas administrativas, para establecimientos de educación o barrios residenciales y poblaciones obreras.

En un país sujeto a constantes fenómenos sísmicos, ni siquiera se habían dictado reglamentos para la edificación particular; pero lo que es más grave, tampoco se ha reglamentado la construcción de iglesias, hoteles, casas de hospedaje, etc., a pesar de que, de tiempo en tiempo los terremotos han venido causando inmensos desembolsos, tanto al Erario como a los particulares, y de que debíamos recordar acontecimientos tan dolorosos como el incendio de la Compañía, que ocasionó cerca de 2.000 víctimas y dejó centenares de familias sumidas en la angustia y en la desesperación.

El año en curso señalará por esto una nueva era en materia de reglamentación de las construcciones y de la urbanización de las ciudades.

A raíz del terremoto de Talca, el Gobierno solicitó del Congreso que se entregaran al Ejecutivo las facultades que la Ley de Municipalidades había concedido a estas corporaciones en materia de reglamentación de las construcciones particulares, y se le autorizara para dictar una ordenanza general de construcciones y urbanización, cuya aplicación se haría extensiva a todo el territorio de la República.

La ley conocida con el nombre de Ley sobre Construcciones Asísmicas, de 30 de Enero de 1929, ha venido a llenar este objetivo.

En cumplimiento de dicha ley, el Ministerio de Fomento nombró una comisión de técnicos, arquitectos y abogados para que estudiara y propusiera la ordenanza general de construcciones y urbanización.

La Comisión, después de un trabajo detenido y minucioso, elevó a la aprobación del Gobierno un cuerpo completo de disposiciones relativas a la construcción de edificios de carácter especial: locales escolares, teatros y salas de reunión, iglesias, hospitales, casas para obreros, hoteles, fábricas, casas de comercio, baños y piscinas públicas, garages, cocheras, etc.

Consulta la misma ordenanza un título entero sobre urbanización de nuestras ciudades, que fué revisado por el profesor doctor Karl Brunner, de la Universidad de Viena. En él se trata de la altura de los edificios, aspecto exterior de los mismos, formación de barrios residenciales, comerciales, obreros e industriales; de las poblaciones y barrios nuevos, de la transformación de las ciudades; del trazado de las nuevas calles, barrios o poblaciones; de los servicios de agua potable, desagües, aguas de riego; pavimentación y alumbrado. Se prevé también y se reglamenta lo relativo a la división y urbanización de predios y a la transferencia de las propiedades. Establece la ordenanza que fuera de los límites urbanos, nadie podrá edificar, salvo para las necesidades de la explotación de los predios agrícolas, que con ella colinden.

La ordenanza es, pues, un cuerpo completo, que reúne las disposiciones de los países más adelantados en la materia, que fueron consultadas y estudiadas por la Comisión del Gobierno.

Podemos decir, en consecuencia, que los problemas relacionados con la construcción y urbanización de nuestras ciudades han sido encarados ya por el actual Gobierno y se encuentran en vías de solución.

La ordenanza general ha comenzado a regir el 1.º de Abril. Toca ahora a la Dirección General de Arquitectura, con su Sección de Urbanismo, y a los Municipios, hacerla cumplir, en la seguridad de que todos o casi todos los problemas relacionados con el urbanismo y transformación de nuestras ciudades podrán resolverse mediante la aplicación de sus disposiciones y la observancia de las exigencias contempladas en ella.

L. S. Q.

SOBRE EL BARRIO CIVICO

Opinión de los "Hombres Buenos"

La Comisión de "Hombres Buenos" encargada de informar sobre el valor de las expropiaciones que han debido hacerse para la construcción del Barrio Cívico, ha dirigido la siguiente comunicación al señor Intendente de Santiago, don Arturo Acevedo:

"Señor Intendente y amigo:

Nos es grato confirmar por la presente las apreciaciones y las cifras que tuvimos el honor de exponer hoy a S. E. el Presidente de la República y a usted, en nuestra visita de esta mañana.

La transformación de la parte más importante del centro de la ciudad, con la construcción del Barrio Cívico, es una de las obras más importantes de los últimos tiempos.

El embellecimiento de la ciudad, la adecuada y definitiva instalación de las oficinas públicas, concentrándolas con inmenso beneficio para todos los servicios y con economía de los cánones cuantiosos de arrendamiento que se pagan por locales inadecuados y repartidos, sin plan ni concierto en la ciudad; la edificación de la Casa de Gobierno, de los Ministerios de Guerra y de Marina; todo esto son sólo una parte de los beneficios de esta grande obra.

Además del embellecimiento que las nuevas grandes plazas crearán para la ciudad, el público obtendrá también grandes comodidades al descongestionarse notablemente las calles más centrales del enorme tránsito, y especialmente del molestísimo estacionamiento de automóviles en esas calles.

Santiago tendrá un centro digno de las grandes capitales, que será un timbre de orgullo y un justo motivo para que las generaciones venideras recuerden con gratitud al Gobierno que supo realizarla.

El criterio simplista de parte del público mal informado, que juzga las cosas con precipitación y sin estudio, ha estimado esta obra como un dispendio cuantioso, injustificado e inoportuno. Nada más lejos de la verdad que semejante afirmación. Sería necesario desconocer la evidencia de las ventajas que a través del tiempo y no remoto se obtendrá con esta obra, como lo dejamos establecido más arriba.

Pero, además—y esto hay que decirlo muy alto y abonado con la precisión de las cifras—esta obra desde su comienzo tiene una justificación económica indestructible.

Sin retardar ni en un día las principales construcciones del proyecto, como son la Casa de Gobierno, los grandes edificios para el Ministerio de Guerra y el Ministerio de Marina, y sólo postergando por un tiempo prudente—mientras esas construcciones se efectúan—las demoliciones del resto de las propiedades expropiadas, y, por lo tanto, sin perturbar en sus contratos a los actuales ocupantes y aceptando como arrendatarios de las casas que ahora ocupan a los propietarios que así lo desearan o a otros locatarios, y esto cuando no perturbe el alojamiento de servicios públicos que lo necesiten, *la renta que producen esas propiedades asciende a dos millones ciento treinta y seis mil pesos* (\$ 2.136,000). Para obtener esta renta no sería necesario hacer modificación alguna en las diversas casas y sólo habilitar en la propiedad que fué de las compañías nacionales de seguros la parte del frente a la Alameda, cuya obra gruesa está ya ter-

minada y que es la de mayor rentabilidad, lo que representa una suma de poca consideración.

Pues bien, según este plan posible, no perturbando en sus arrendamiento a la mayoría de los arrendatarios, circunstancia en la que no procederá el pago de muchas indemnizaciones, el valor total de la expropiación asciende a treinta y un millones trescientos mil pesos (\$ 31.300,000) aproximadamente, cuyo servicio anual al siete por ciento con el uno por ciento, en caso de empréstito externo, representa la suma de dos millones quinientos veinte mil pesos (\$ 2.520,000). Estas cifras demuestran que la obtención inmediata por el Fisco de los espaciosos sitios para edificar la Casa de Gobierno y los Ministerios de Guerra y Marina, sitios que valen más de nueve millones de pesos (\$ 9.000,000), le representarán solamente un desembolso anual igual a la diferencia entre lo que pagará por el servicio de intereses y amortización del empréstito (\$ 2.520,000) y el valor de los cánones de arrendamiento que percibirá (\$ 2.136,000), es decir, una suma de \$ 384,000.

Más adelante, cuando los edificios principales estén terminados en el momento en que el Gobierno lo desee, tiene expedito el camino de pedir un desalojamiento de los locales, construir las plazas, ensanchar las calles y dar término a este importante proyecto.

Probablemente algunas instituciones de servicios generales querrían adquirir algunos de los predios expropiados, y disminuiría así el monto de la inversión fiscal y municipal.

Si ahora no se hubieren llevado a término estas expropiaciones, el sacrificio para adquirir esos predios habría sido después mucho mayor. El aumento del valor de los terrenos es la más sólida garantía de la inversión.

Hace ya muchos años, en tiempos del Gobierno de don Domingo Santa María, inició el Gobierno el plan de adquirir las propiedades vecinas al Palacio de la Moneda, imaginando realizar a través de los años lo que hoy, por una iniciativa consciente y resuelta, es una realidad. Se adquirió, entonces, una propiedad de la calle La Moneda, entre Teatinos y Amunátegui; fué una tímida iniciativa, seguida después con intermitencias y sin resolución durante largo tiempo; fué necesario esperar hasta ahora para poder dar un voto de aplauso al Gobierno que quiso y supo ejecutar la obra.

Sus afectísimos amigos.—*M. Letelier.—Luis Stüven.*”



Leyes, Decretos y Reglamentos

LEY DE TRANSFORMACION DE SANTIAGO

Ley N.º 2203, que fija las disposiciones a que deberán sujetarse la construcción de edificios, apertura, ensanche, unión, prolongación o rectificación de calles, avenidas y plazas, como asimismo la formación de nuevos parques y jardines en la ciudad de Santiago.

TITULO I

Disposiciones generales

Artículo 1.º—La construcción de edificios, apertura, ensanche, unión, prolongación o rectificación de calles, avenidas y plazas, como asimismo la formación de nuevos parques y jardines en la ciudad de Santiago, se sujetarán a las disposiciones de la presente ley.

Art. 2.º—El trazado de las calles, plazas y avenidas se sujetará a las líneas fijadas en el plano aprobado por la Municipalidad, rectificado en conformidad a esta ley.

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

La Municipalidad podrá acordar una anchura mayor cuando lo estime conveniente.

Art. 4.º—El ancho que fija el artículo anterior se irá dando en cada calle o avenida de las existentes, en conformidad a las reglas que se establecen en el artículo 3.º de la presente ley.

Art. 5.º—El terreno que deba entregarse a la vía pública, según el artículo precedente, se distribuirá en conformidad al plano a que se refiere el artículo 2.º

TITULO II

De los permisos para edificar

Art. 6.º—En la ciudad de Santiago nadie podrá edificar sin que previamente la autoridad municipal haya fijado la línea de la vía pública correspondiente al exterior del edificio.

A este requisito será necesario sujetarse, no sólo para edificar, sino para reconstruir un edificio ya existente.

Art. 7.º—Las líneas de que se trata en el artículo precedente se fijarán en conformidad a lo dispuesto en el artículo 2.º de la presente ley.

Art. 8.º—Para los efectos de esta ley, se entenderá por reconstrucción:

1.º Rehacer completamente o en su mayor parte el edificio o cuerpo de edificio que se halle al costado de una vía pública.

2.º Ejecutar en la parte o cierro exterior de la propiedad reparaciones, apertura o cierro de puertas o ventanas u otras obras que remuevan dicha pared o cierro en su totalidad o en más de la mitad de su superficie.

3.º Renovar totalmente o en su mayor parte el cimiento o parte de la pared de la calle.

4.º Levantar en el edificio un nuevo piso que cargue sobre el cierro o pared exterior, a no ser que para levantarlo no se trabaje en dicha pared obra alguna de refuerzo.

Los trabajos ejecutados dentro de un período de cinco años se considerarán como uno sólo, para los efectos de lo establecido en el presente artículo.

Art. 9.º—Cuando los edificios a que se refieren las disposiciones precedentes no ocupen toda la extensión de la línea correspondiente a la vía pública, se aplicarán estas reglas a la parte que se edifique.

Art. 10.º—Hasta la altura de tres metros sobre la acera respectiva, no podrá haber en el exterior de edificio alguno, columnas, pilastras, gradas, zócalos, umbrales, puertas, ventanas, balcones, miradores, y, en general, ninguna obra destinada a la seguridad, comodidad u ornato del edificio, que sobresalga espacio alguno fuera del plano vertical del lindero; ni podrá haber más arriba obras de aquella especie que sobresalgan más de sesenta centímetros, fuera dicho plano vertical.

La Dirección de Obras Municipales podrá autorizar la construcción de obras voladizas desde cuatro metros de altura y que se prolonguen tres metros fuera del plano vertical del lindero. Estas construcciones serán de metal con una techumbre de material incombustible y mal conductor del calor, que en ningún caso podrá servir de balcón.

Art. 11.º—Las esquinas de todo edificio cuyo ángulo sea inferior a ciento veinte grados, llevarán un ochavo que no podrá bajar de cuatro metros.

TITULO III

Reglas sobre expropiaciones

Art. 12.º—Se declaran de utilidad pública todos los terrenos necesarios para llevar a efecto la transformación de Santiago, en conformidad a las prescripciones de la presente ley.

Art. 13.º—La expropiación de los terrenos a que se refiere el artículo anterior deberá hacerse efectiva por las Municipalidades, cada vez que los propietarios obtengan líneas para construir o reconstruir.

Podrá también la Municipalidad acordar por los dos tercios de sus miembros las expropiaciones necesarias para dar cumplimiento a esta ley sin esperar la construcción o reconstrucción de los edificios.

Art. 14.—Acordada por la Municipalidad la expropiación de una extensión de terreno, se procederá a ella en conformidad a la ley de 18 de Junio de 1875, y para la determinación del valor se tomará como base el que fije el rol de avalúos que rija para el cobro de la contribución de haberes, sin perjuicio de las alteraciones que los peritos crean justificadas.

Art. 15.—Cuando un propietario pida la línea para reconstruir o cuando sea obligado a demoler el edificio por su mal estado, no tendrá derecho a indemnización, sino por el valor del terreno cedido a la vía pública.

Art. 16.—Todo retazo de terreno que la Municipalidad asigne a un colindante, al fijar la línea de una vía pública, deberá ser pagado cuando el propietario tome posesión de dicho retazo.

Art. 17.—Si al hacerse una expropiación quedaren terrenos sobrantes que, a juicio de los peritos nombrados, no fueren adaptables al uso que tenían antes, la Municipalidad será obligada a comprar todo el predio, si así lo exige el propietario.

Art. 18.—La Municipalidad venderá en subasta pública los terrenos que hubiere adquirido, en conformidad al artículo anterior, así como los que quedaren sobrantes después de hechas las rectificaciones y ensanches verificados en conformidad a la presente ley, y aplicará su producto a la amortización extraordinaria de los bonos que se hubieren emitido en conformidad al artículo siguiente.

Art. 19.—La Municipalidad deudora emitirá bonos con los intereses y amortización que ella misma acordare y los venderá en licitación pública para efectuar el pago de las expropiaciones a que diere lugar la presente ley.

La Municipalidad podrá hacer conversiones y amortizaciones como lo estime conveniente.

Estas disposiciones se entenderán sin perjuicio de lo establecido en la ley de 14 de Septiembre de 1896 y en la parte pertinente de la Ley de Municipalidades, de 22 de Diciembre de 1891.

Art. 20.—Cuando la expropiación de una propiedad fuere parcial, será de abono a la Municipalidad, en el pago del precio, el mayor valor que la parte no expropiada tomare a consecuencia de los trabajos a que la expropiación se destina. En este caso, el propietario podrá exigir que se le expropie toda la propiedad.

Art. 21.—Los terrenos y edificios fiscales quedan sometidos a las disposiciones de la presente ley.

Fuera de los casos de construcción o reconstrucción, no podrá entregarse al uso público parte alguna de los sitios de propiedad nacional destinados a objetos especiales, sino con autorización del Presidente de la República.

TITULO IV

De las penas

Art. 22.—El funcionario que diere una línea ilegal para construir o reconstruir, incurrirá en una multa a beneficio municipal equivalente al cinco por ciento del valor estimado del edificio nuevo o reconstruido.

Se concede acción popular para hacer efectiva esta responsabilidad.

Art. 23.—El que infringiere alguna de las disposiciones de esta ley, será penado con una multa de diez a quinientos pesos, a beneficio municipal, ejecutándose a su costa, si hubiere lugar a ello, las obras necesarias para hacer desaparecer la infracción.

Las penas que se establecen en el inciso anterior serán aplicadas por el Juez Letrado de turno en lo Civil, previa citación de las partes o del encargado de la obra en construcción, debiendo el juez pronunciar su fallo en el plazo de quince días, y se harán efectivas administrativamente por el Alcalde.

Se concede acción popular para el denuncia de la presente ley.

Artículo final.—Derógase el artículo 6.º de la ley de 25 de Junio de 1874, sobre transformación de Santiago, en cuanto a los edificios que hayan tomado o tomen en lo sucesivo la línea que les corresponde.

La presente ley comenzará a regir desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial".

Y, por cuanto, oído el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo y sancionarlo; por tanto, promúlguese y llévese a efecto como ley de la República.

Santiago, 7 de Septiembre de 1909.—PEDRO MONTT.—*Enrique A. Rodríguez.*

REGLAMENTO DE CABALLERIZAS

(Aprobado en sesión de 5 de Febrero de 1926 y modificado el 8 de Octubre del mismo año, el 10 de Abril y el 14 de Agosto de 1930)

Artículo 1.º—Dentro del territorio comunal de Santiago no podrá instalarse ninguna caballeriza ni mantenerse las actualmente existentes, con excepción de las que pertenezcan al Estado y a la Municipalidad, y las que estén destinadas a los caballos de carreras.

Las caballerizas particulares y las de fábricas, empresas de pompas fúnebres, etc., que existan en la ciudad, tendrán el plazo de un año para trasladarse fuera del territorio comunal. Este plazo será de dos años para las caballerizas de panaderías y establecimientos similares.

Art. 2.º—Las caballerizas deben reunir las siguientes condiciones:

a) El pavimento será de adoquín o piedra de río sentado sobre base de concreto y fraguado en toda su extensión.

En las pesebreras que tengan hasta ocho caballos, el patio será pavimentado con adoquín o piedra de río, y deberá tener la inclinación suficiente para el escurrimiento de las aguas servidas.

Por patio se entiende el recinto donde se guardan los carretones o coches y sus servicios, y nó aquel en que están los caballos;

b) Los comederos no podrán estar en el suelo ni adheridos a la muralla;

c) Las paredes de las pesebreras tendrán un zócalo de ladrillo o piedra de un metro de altura a lo menos y revestido con cemento de una pulgada de espesor.

Si la muralla es de ladrillo o de piedra, el zócalo se revestirá sólo con cemento.

La muralla divisoria debe tener en todo caso dos metros de altura a lo menos; sin embargo, en las pesebreras ubicadas fuera del radio fijado en el artículo 1.º, que pertenezcan a personas que por su situación económica se encuentran imposibilitadas, a juicio de la Alcaldía Municipal, para llenar las exigencias de este artículo, podrá autorizarse el uso de planchas de fierro galvanizado de N.º 22, en reemplazo de los muros exteriores;

d) La luz y ventilación deben ser adecuadas y convenientes;

e) Los orines y las aguas servidas se harán escurrir hacia las piletas del alcantarillado o acequia, por canaletas especiales hechas a los pies de las pesebreras, debiendo tenerse para esto las piletas necesarias;

f) El agua potable debe ser la suficiente para poder lavar las pesebreras con manguera y pitón, en lo posible, debiendo mantenerse para ese objeto los grifos necesarios.

Las pesebreras deben lavarse dos veces al día;

g) El guano será extraído diariamente, antes de las 7 A. M., en el invierno, en carretones tapados y sin grietas.

El guano se mantendrá en depósitos de cemento o en cajones de madera, forrados en su interior con zinc, y estarán a cubierto de las moscas hasta la hora de su extracción.

Los depósitos de guano deben estar en comunicación con el alcantarillado y se lavarán diariamente después de retirado el guano.

Cuando la pesebrera sea ocupada hasta por ocho caballos, podrá usarse un depósito de metal para la recolección del guano, depósito que se aseará convenientemente todos los días.

Prohíbese botar guano en sitios no autorizados por la Municipalidad;

h) El concreto del subsuelo debe tener un espesor de ocho centímetros;

i) No podrán establecerse caballerizas donde no hay desagües de alcantarillado o acequias; sin embargo, podrá permitirse su instalación con pozos resumideros en aquellos barrios que no tengan los servicios expresados y sólo hasta el día en que ellos se instalen.

Dichos pozos deberán reunir las condiciones higiénicas que indique el Departamento de Sanidad Local;

j) Los animales no deben vivir libremente en el patio. Inmediatamente después del baño y aseo, el animal debe volver a la pesebrera;

k) Las dimensiones de las pesebreras serán de tres metros desde la pared hasta la canaleta de escurrimiento de los orines, por un metro cincuenta de ancho;

l) Las caballerizas no podrán mantener más de cincuenta caballos;

ll) El blanqueo de las caballerizas será obligatorio en los meses de Julio y Diciembre de cada año, sin perjuicio de hacerse, además, en cualquiera otra época que estime conveniente el Departamento de Sanidad Local;

m) Toda caballeriza mantendrá en un sitio apropiado una máquina según modelo que dé el Departamento de Sanidad Local, para que las moscas pongan sus huevos y las larvas puedan caer en un depósito con agua.

Art. 3.º—Los corrales y posadas para carretas de los fundos vecinos que transporten provisiones a los mercados, deben ser pavimentados con adoquines o piedra de río.

Estos corrales o posadas sólo podrán ubicarse fuera del radio prohibido, distantes de las poblaciones higiénicas para obreros, quedando, en todo caso, su ubicación subordinada al juicio del Departamento de Sanidad Local.

Art. 4.º—Los talleres de herraje tendrán las mismas condiciones de salubridad y de pavimentación que una pesebrera.

Art. 5.º—Toda caballeriza debe tener dentro de un departamento, cuyo piso sea impermeable, un servicio sanitario completo para el personal, compuesto de W. C., urinario, lavatorio y baño.

Art. 6.º—No podrán habitar en el interior del establecimiento más personas que las encargadas de su administración.

Queda prohibido mantener pesebreras en los conventillos.

Art. 7.º—En caso de muerte de un animal, se dará inmediatamente aviso al Matadero Público, establecimiento que tendrá la obligación de remitir el carro no sólo a las caballerizas, sino que también a las calles, estaciones y ferias, para llevar los restos al Crematorio Municipal.

Art. 8.º—Las caballerizas destinadas al mantenimiento de caballos de carrera y de las empresas de pompas fúnebres, tendrán la instalación más adecuada al cuidado de estos animales y se sujetarán a las indicaciones y vigilancia del Departamento de Sanidad Local.

Art. 9.º—Las caballerizas, pesebreras o corrales que en el plazo señalado en el artículo final no hubieren llenado las condiciones exigidas, serán clausuradas por la Alcaldía Municipal y no podrán reabrirse sino con el informe de la oficina respectiva, en que conste que se ha dado cumplimiento a las disposiciones de este Reglamento.

Art. 10.—Desde la promulgación de este Reglamento no podrá establecerse ninguna caballeriza, pesebrera o corral que no sujete estrictamente a sus disposiciones el permiso respectivo de la Alcaldía Municipal.

A la solicitud de permiso se acompañará un plano detallado de la ubicación y límites vecindarios, y el Departamento de Sanidad Local informará a la Alcaldía Municipal, después de oír al ingeniero sanitario y al veterinario.

Art. 11.—Las infracciones a cada una de las disposiciones de este Reglamento serán penadas con multa de cinco a cien pesos, sin perjuicio de que la Alcaldía Municipal decrete la clausura.

Art. 12.—Las caballerizas existentes a la fecha tendrán de plazo hasta el 1.º de Julio del presente año (1926) para ajustarse a lo establecido en este Reglamento, y deberán ceñirse mientras tanto a las disposiciones del Reglamento de Caballerizas aprobado el año 1924.

LAS OBRAS PUBLICAS Y MUNICIPALES Deberán usar únicamente cemento nacional

Se ha dado curso al siguiente decreto supremo:

“N.º 2200.—Santiago, 22 de Agosto de 1930.—Conside-

rando que hay conveniencia en velar por el desarrollo de la industria nacional y su mejor éxito, consumiendo en la mayor escala posible los productos del país para mejorar nuestra balanza de pagos y agregar mayores oportunidades de trabajo a nuestros obreros.

Que en la actualidad se importan cerca de veinticinco millones de pesos (\$ 25.000.000) anuales en cemento extranjero.

Que hay fábricas nacionales que han demostrado tener capacidad suficiente para abastecer en cantidad y calidad de todo el cemento que requieren las necesidades del país, a precios más bajos que el extranjero.

Que se ha ofrecido al Gobierno, no sólo no alzar los precios para el consumo del Estado y Municipalidades, sino rebajarlos en cuanto sea posible; y

Que los informes técnicos revelan que el cemento nacional es de calidad muy semejante al extranjero, decreto:

1.º A contar desde la fecha del presente decreto se especificará en los contratos fiscales y municipales el cemento nacional para la construcción de las obras que deban ejecutar el Fisco y las Municipalidades.

2.º La Dirección General de Aprovisionamiento del Estado hará los contratos respectivos, estableciendo en ellos los precios especiales, inferiores a los actuales extranjeros, que, para el Fisco y los Municipios ofrezcan las fábricas nacionales productoras de cemento.

3.º Las reparticiones fiscales y municipales pondrán a disposición de la Dirección General de Aprovisionamiento del Estado los fondos necesarios para el pago de estos contratos,

4.º La Contraloría General de la República y el Departamento de Municipalidades del Ministerio del Interior fiscalizarán el cumplimiento de estas disposiciones.

Tómese razón y comuníquese.—C. IBÁÑEZ C.—*Edecio Torreblanca*.—C. *Frodden*.—*Manuel Barros C.*—*Bmé. Blanche*.—*E. Schroeders*.—*Humberto Arce*.—*Julio Philippi*.

LA CONFECCION DE LOS PLANOS DE OBRA GRUESA

La Alcaldía ha estado su aprobación con fecha 22 de Agosto del presente año a las normas para la confección de los planos de obra gruesa que se acompañarán a las solicitudes de edificación. Estas normas serán aplicadas por el Departamento de Obras Municipales, y dicen así:

La confección de los planos para la obra gruesa de los edificios construídos, parcial o totalmente de concreto armado, deberán someterse, para los efectos de la obtención del permiso de edificación, a las siguientes normas:

1.a Los proyectos de la obra gruesa constarán de dos series de planos: los de moldajes y los de armadura.

2.a Los planos de moldaje se dibujarán a escala de 0.50, salvo casos especiales, en que se justifique y apruebe toda adopción de una escala diferente.

3.a Los planos de moldaje comprenderán:

a) Un corte horizontal por el piso inferior del edificio, con la proyección de las fundaciones;

b) Un corte horizontal de cada uno de los pisos superiores con la proyección del suelo inmediatamente superior;

c) Un corte horizontal por el piso inferior con la proyección del suelo del piso inmediatamente superior;

d) Plano de cada una de las fachadas exteriores e interiores del edificio;

e) Planos de los diversos cuerpos de fundaciones, escaleras, estanques y otros elementos de estructura.

4.a En los planos de moldaje se indicarán:

a) Todas las medidas y dimensiones que son necesarias para la correcta y fácil construcción de los moldes, como ser, las distancias parciales y totales entre ejes de muros y vigas, secciones transversales de vigas, pilares y pilastras, espesores de muros y de lozas, dimensiones y ubicaciones de baños, de puertas y ventanas;

b) Las armaduras de vigas, losas, pilares y muros anotados en el sitio mismo que estos elementos ocupan en el plano y asignándole a cada uno de ellos un número de orden;

c) Anotación en el plano de corte horizontal que corresponda de la presión sobre el terreno, la sobre-carga útil y la carga permanente adoptada para el cálculo.

5.a Los planos de armadura se dibujarán a escala de 1.20 y comprenderán:

a) La elevación de cada una de las vigas y la sección de cada una de las losas y pilares del edificio, con la indicación completa de su armadura y con los esquemas acotados de cada barra y dibujadas separadamente debajo del elemento a que pertenece;

b) Los elementos a que se refiere el acápite a) anterior, se señalarán con los mismos números con que estén anotados en los planos de moldaje, para la debida comprobación.

Se podrá dar un permiso provisorio que permitirá iniciar la construcción, siempre que se presente la totalidad de los planos de moldaje y los detalles de cimientos, permiso que sólo será válido para la construcción de éstos y que deberá renovarse para la prosecución de la obra, presentando una nueva solicitud, a la que se acompañarán los planos de detalles de armaduras correspondientes a los pisos que se incluyan en la solicitud.

NOTA.—Estas normas excluyen los edificios de albañilería de ladrillos o piedra, con pilares y cadenas de concreto armado; con envigados de madera para los pisos.

REGLAMENTO DE ANDAMIOS

Aprobado por la I. Municipalidad el 26 de Noviembre de 1902.

Ratificado por las Asambleas de Electores el 18 de Enero de 1903

Artículo 1.º—Los que necesiten edificar, reparar o colocar andamios en las vías públicas, se presentarán por escrito a la Alcaldía indicando la calle y número de la casa, la clase de obra que van a emprender y su importe aproximado.

Art. 2.º—Queda estrictamente prohibido colocar andamios en las calles y plazas de la ciudad de Santiago, para asear, reparar o construir edificios o para otro objeto, sin haber ob-

tenido antes el permiso respectivo de la Alcaldía, ya sea que dichos andamios se apoyen en el suelo o en las murallas exteriores de los edificios, saliendo fuera del plano vertical, debiendo los permisos ser concedidos por la Alcaldía.

Art. 3.º—Los permisos a que se refiere el artículo anterior sólo podrán ser otorgados bajo las siguientes condiciones:

1.º Que los interesados paguen previamente en la Tesorería Municipal un derecho de diez centavos diarios por cada metro longitudinal que empleen en las zonas siguientes: en la parte de la ciudad comprendida entre el río, por el Norte; Avenida de las Delicias, por el Sur; Cajitas de Agua, por el Oriente, y Avenida del Brasil, por el Poniente.

También pagarán diez centavos en toda su extensión las Avenidas de las Delicias, Independencia y Recoleta. Estas últimas hasta las calles del Cementerio y San Cristóbal, y la calle de San Diego.

En el resto de la ciudad este derecho será de cinco centavos.

Los andamios que tengan más de seis metros de altura pagarán derecho doble;

2.º Que no se impida ni embarace en lo menor el libre y cómodo tránsito por las aceras y por las calzadas de las calles;

3.º Que todo andamio se coloque a una altura mínima de dos metros veinte centímetros. debiendo llevar una lona perfectamente colocada, ya sea encima o debajo de las tablas del piso, que impida en absoluto la caída de líquidos, morteros o materiales sobre las aceras;

4.º Que los andamios se construyan a una distancia mínima de sesenta centímetros, desde ellos a la línea del Ferrocarril Urbano, cuando el ancho de la acera lo permita; y

5.º Que se deje donde no haya línea un espacio libre para el tránsito entre los pies derechos y la pared.

Art. 4.º—Para los efectos de la seguridad de los operarios y transeúntes, las construcciones de los andamios deberán someterse a las indicaciones que se expresan:

1.º Los pies derechos para los edificios de un piso, serán vigas o viguetas de álamo de las dimensiones conocidas en el comercio de 4 por 4 y 6 por 4, término medio. Si se usa pino o roble, las dimensiones podrán rebajarse al número 3 por 4;

2.º Para los edificios de dos pisos se usarán en los pies derechos las mismas vigas o viguetas con un buen sistema de ensamble y amarras, que quede a satisfacción de la Dirección de Obras Municipales y bajo la inmediata vigilancia de los Comisarios de la Policía de Aseo. Para pino o roble se usará un número de 4 por 4. En todo caso se amarrarán con transversales que disten entre sí cuatro metros máximo;

3.º Los pies derechos distarán unos de otros dos metros ochenta centímetros y las amarras transversales a la pared serán de cuarterones de álamo. En el pino o roble las dimensiones serán 2 por 4;

4.º Deberá poner un piso de tablonces de álamo de cinco centímetros, o sean, dos pulgadas, compuesto de tres aquellos que den en conjunto un ancho menor de ochenta centímetros. Los tablonces irán afianzados o amarrados unos con otros a lo menos con cuatro listones;

5.º Los tirantes irán apoyados sobre descansos clavados en los pies derechos y convenientemente amarrados, y por el lado del muro descansarán en mechinales o apoyados en pies derechos de madera o sobre clavos especiales de fierro; y

6.º En el canto exterior del piso de tablonces se colocarán dos listones en forma de baranda para seguridad de los operarios.

Art. 5.º—Los andamios no podrán tener menor longitud de tres metros.

Art. 6.º—Se expresarán en los permisos el tiempo de su duración y el número de metros longitudinales que hayan de tener los andamios, y con el recibo correspondiente se comprobará haber enterado en Tesorería el derecho a que se refieren los incisos y artículos respectivos.

Art. 7.º—Expirado el plazo de la licencia, deberán quitarse los andamios a menos que los interesados hayan obtenido prórroga y pagado, en consecuencia, el exceso de derechos.

Art. 8.º—La infracción del artículo anterior será penada con una multa igual al duplo de lo que debe pagarse, según la condición primera del artículo 3.º, multa que seguirá pagando, mientras no se obtenga nueva licencia.

Art. 9.º—La infracción de cualquiera otra de las disposiciones consignadas en este reglamento será penada, según los casos, con multa de cinco hasta cuarenta pesos.

Art. 10.º—Corresponderá la supervigilancia y atención de los andamios a la Prefectura de la Policía de Aseo.

Art. 11.º—En esa oficina, se llevará un libro en que se anoten los permisos, y al fin de cada mes se pasará a la Alcaldía una lista de las personas que los hayan obtenido y las cantidades pagadas.

Art. 12.º—Los Comisarios de la Prefectura de Aseo suspenderán inmediatamente el trabajo en cualquiera construcción en que no se dé cumplimiento a las disposiciones de este reglamento, y cuando no se mantenga la acera suficientemente aseada, pasarán el parte respectivo.

Art. 13.º—Será estrictamente prohibido colocar un peso mayor de material y número de operarios que el que prudencialmente puedan resistir los andamios. Quedan encargados los Comisarios de la Policía de Aseo de exigir el cumplimiento de estos artículos.

Art. 14.º—Toda persona que solicite permiso para colocar andamios y caballos de madera, deberá hacer un depósito en la Tesorería Municipal para responder de los deterioros del pavimento que será fijado por la Alcaldía, según el precio corriente en plaza del metro cuadrado.

Art. 15.º—Quedan comprendidos en las disposiciones del presente reglamento los andamios denominados caballos de madera, colgantes, volantes y de cualquiera otra clase.

Decreto de la Alcaldía de 25 de Enero de 1904.—Concha

1.º Los dueños o encargados de edificios en construcción con frente a la vía pública, que en vez de andamio deseen cerrar una parte de la vereda, no podrán en ningún caso ocupar más de la mitad de la acera;

2.º El cierro deberá construirse con listones o rejas de madera o fierro, malla de alambre, tablas desunidas u otros

materiales dispuestos de tal modo que pueda inspeccionarse la obra sin dificultad desde el exterior y cuidando de que para este lado no sobresalgan clavos, puntas u otros objetos análogos que puedan despedazar la ropa de los transeuntes;

3.º Los concesionarios pagarán anticipadamente en Tesorería Municipal, los derechos de andamios que correspondan, y que quedarán obligados a mantener en perfecto estado de aseo la parte de la acera que queda disponible para el tránsito público;

4.º La Policía de Aseo queda especialmente encargada de vigilar por el cumplimiento de este decreto haciéndolo imprimir a fin de entregar un ejemplar a cada una de las personas que obtengan permisos para cerrar en parte las aceras de las calles; y

5.º Los infractores a cualquiera de las disposiciones contenidas en los números anteriores, incurrirán en una multa de veinte pesos, sin perjuicio de la suspensión inmediata de los trabajos.

REGLAMENTO DE NUMERACION DE PUERTAS CON FRENTE A LAS VIAS, PLAZAS O PASEOS PUBLICOS

(Aprobado por la H. Junta de Alcaldes el 3 de Abril de 1930 y modificado por la H. Junta el 28 de Agosto del mismo año)

Artículo 1.º—Todas las puertas de muros de fachadas y de cierros de predios con frente a vías públicas, plazas o paseos públicos y a calles o pasajes particulares a que tengan acceso libremente los vecinos, deberán ser numeradas conforme a este Reglamento.

Art. 2.º—Para la numeración de las puertas de las calles de la ciudad que corren de norte a sur se tomarán de partida la Avenida de las Delicias y sus continuaciones, salvo para las calles ubicadas al lado norte del río Mapocho, en que éste constituirá su partida.

Para las calles que corren de oriente a poniente, la partida de la numeración será la Avenida Vicuña Mackenna y la calle Pío IX y sus continuaciones.

Art. 3.º—En cada cuadra se emplearán los números de una centena y en orden creciente, distribuyéndose en proporción a las distancias existentes entre las puertas; los impares se colocarán a la derecha y los pares a la izquierda del sentido de la numeración con relación a sus puntos de partida.

Art. 4.º—Todas las calles que tengan igual dirección deberán iniciar su numeración con la primera centena, a contar de las calles de partida.

Las calles que no tengan salida a las de partida, deberán adoptar igual numeración a la de las calles paralelas a la misma altura.

Art. 5.º—Toda numeración de puerta debe constar en planchas metálicas o de mármol, grabados los números en relieve.

Cada plancha deberá tener, a lo menos, diez centímetros de alto por quince de ancho.

Las planchas deberán colocarse en los muros de fachada, a una distancia hasta de 0,50 metro del lado derecho de la puerta respectiva y a una altura de 2,50 metros del nivel de la acera.

Sin embargo, el Departamento de Obras Municipales podrá autorizar para casos particulares otras características y condiciones de las señaladas precedentemente.

Art. 6.º—El Departamento de Obras Municipales confeccionará y someterá a la aprobación de la Alcaldía un Rol de Numeración de Puertas dentro de los veinte días siguientes a la promulgación de este Reglamento, el que será basado, dentro de lo posible, en la actual distribución general de la numeración de la ciudad y en el Rol de Avalúos.

Las alteraciones al Rol de Numeración deberán ser aprobadas, también, por la Alcaldía, a propuesta del Departamento de Obras Municipales.

Art. 7.º—El Rol de Numeración, como sus alteraciones, serán comunicados al Conservador de Bienes Raíces y a la Dirección General de Impuestos Internos.

Art. 8.º—El Departamento de Obras Municipales determinará los números que deban llevar las puertas de las nuevas construcciones al conceder el permiso de edificación.

Todo propietario que por cualquiera otra circunstancia desee numerar su predio, deberá pedir previamente al Departamento mencionado que le indique el número que le corresponda. Tanto en este caso como en el del inciso anterior, la repartición aludida otorgará el certificado correspondiente.

Art. 9.º—Todas las puertas existentes deberán dar cumplimiento al presente Reglamento y al Rol de Numeración, para cuyo objeto los Departamentos de Obras Municipales y de Inspección Local comunicarán por escrito a los propietarios de los predios infractores lo que fuere del caso, concediéndoles plazos hasta de sesenta días para ejecutar las modificaciones pertinentes.

Art. 10.º—La vigilancia y aplicación de este Reglamento corresponderá a los Departamentos de Obras Municipales y de Inspección Local.

Art. 11.º—Los inspectores municipales deberán retirar de los muros las panchas o números que infrinjan este Reglamento y que no hayan sido modificados de conformidad con el artículo 9.º, sin perjuicio de practicar el correspondiente denuncia al Juzgado de Policía Local.

Art. 12.º—Las infracciones al presente Reglamento serán penadas con multas de veinte pesos a cien pesos.

Art. 13.º—Este Reglamento comenzará a regir a los treinta días de su publicación.

Art. 14.º—Se derogan todas aquellas disposiciones municipales contrarias a esta reglamentación.
