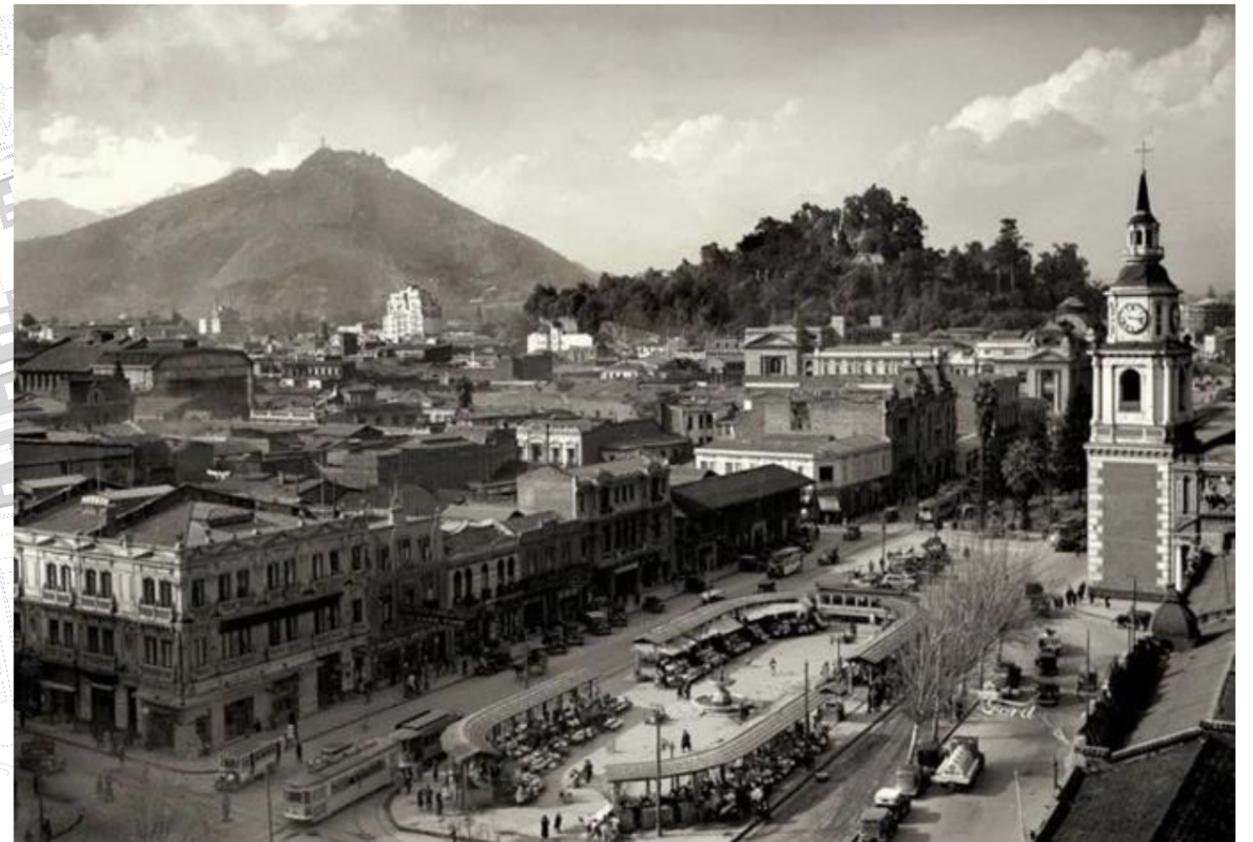


## El Suelo público en disputa; el andén urbano en torno al convento San Francisco 1939-2020



*Imagen 1*  
*Rosas, Strabucchi, Hidalgo, Cordano, Fariás, 2010*  
*Plano Santiago 1910*



*Imagen 2*  
*Enrique Mora. Archivo CChC.*  
*Se aprecia la Pérgola de las Flores en 1935.*

*Dedicatoria*

*A Dios por sostenerme.*

*A Michelle por amarme.*

*A Begoña por revivirme.*

## **El Suelo público en disputa; el andén urbano en torno al convento San Francisco 1939-2020**

### **Índice**

Resumen

Problemática

Hipótesis

Caso de estudio

Introducción

Desarrollo

Rectificaciones de Karl Bünner en torno a la Iglesia de San Francisco; nuevo perfil de la Alameda y la desaparecida Pérgola de la Flores.

Rectificaciones de Juan Parrochia en torno a la Iglesia de San Francisco; el Metro y sus pasos bajo nivel que aún configuran la actual Alameda.

Rectificaciones Locales; Cormu y las propuestas de revitalización de la Macromanzana al entorno del sitio.

Rectificaciones de suelo peatonal efectuadas por el municipio 1976 - 2020; Propuestas al entorno del convento, andenes peatonales en la Alameda y la peatonalización del Eje Cívico, Paseo Ahumada, Estado, Bandera y otros.

Rectificaciones Nueva Alameda Providencia; Propuestas al entorno del convento, peatonalización por medio del sistema de autobuses de tránsito rápido "BRT" y microarquitectura del paisaje urbano.

Conclusiones

Bibliografía

Anexos

## **Resumen**

**Palabras Claves:** Espacio público, rectificación, suelo, movilidad urbana, peatón, motorización, urbanismo y patrimonio.

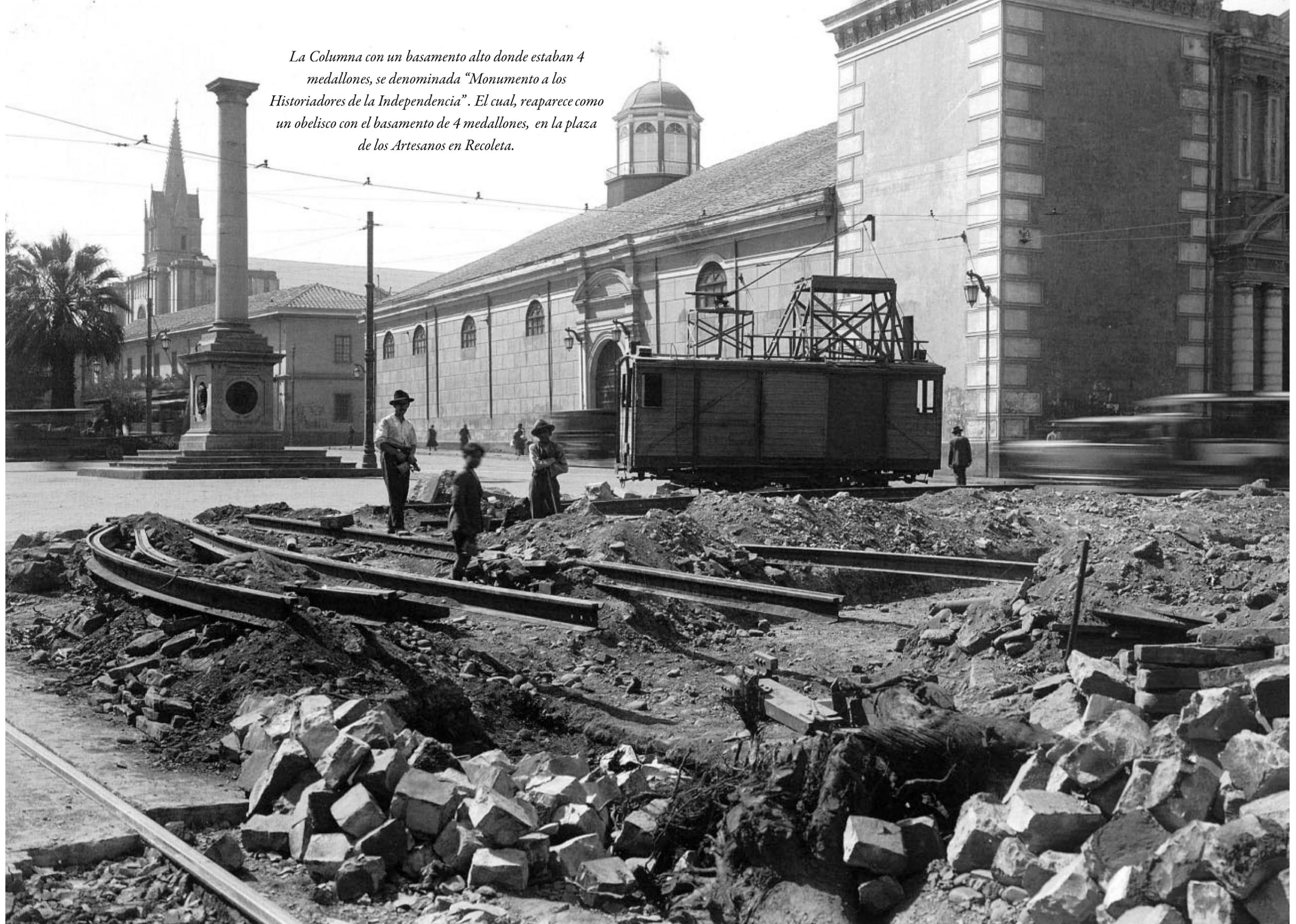
La presente tesis nos expone las respuestas de intervención del urbanismo del SXX frente al atractivo emplazamiento de la Iglesia de San Francisco en la avenida Libertador Bernardo O'Higgins. Desde el urbanista Karl Brünner surge una agenda de rectificaciones coincidentes con la evolución de los sistemas de movilidad urbana de turno instalados en la Alameda, no obstante, la aparente dificultad de intervención al entorno del monumento supuso una serie de estrategias urbanas en el espacio público circundante, con la finalidad de acordar la ocupación vial en desmedro o en pos del patrimonio.

El suelo público en disputa, son aquellas diferencias o dificultades para acordar una intervención adecuada en torno a las primeras manifestaciones o reconocimientos de áreas patrimoniales. Las disputas revelaran diferentes ideas, perspectivas, posiciones y miradas urbanas que permiten concluir una serie de recomendaciones para el tramo ubicado entre Eje Cívico y cerro Santa Lucia.



*Imagen 3*  
*Circa, 1927, Archivo Andrés Bello. U de Chile.*  
*Se aprecia la Pérgola de las Flores. Seguramente tomada desde la torre de la Iglesia de San Francisco. Imagen urbana de la Alameda que reconoce Karl Brünner .*

*La Columna con un basamento alto donde estaban 4 medallones, se denominada "Monumento a los Historiadores de la Independencia". El cual, reaparece como un obelisco con el basamento de 4 medallones, en la plaza de los Artesanos en Recoleta.*



*Imagen 4  
Fotografía: Archivo Chiletra Enel, 1927*



*Imagen 5*  
*Enrique Mora, 1932.*

Remodelación parcial del Eje Cívico, conforme al proyecto de los Arquitectos Smith Solar y Smith Miller, en el año 1927. Coincide con la remodelación de la Alameda efectuada por el Plan de transformación de Santiago de la época (Errazuriz, 2014); la introducción de tranvías eléctricos y la repavimentación de calzadas para mejorar su uso vehicular.

Se mantiene la configuración del Paseo Las Delicias iniciado por Benjamín Vicuña Mackenna, pero los nuevos tendidos eléctricos en el espacio público, exigen una nueva plantación para todo el eje central de la Alameda Las Delicias.

### **Problemática**

Alameda de la Delicias, como eje Poniente a Oriente, contenedor de un espacio público, donde se pugnan los tipos de movilidad urbana, y que dentro de los últimos 50 años no ha sostenido algún cambio sustancial.

### **Caso**

Representado en la manzana de la Iglesia de San Francisco por su singularidad en su trazado urbano, porque plantea una anomalía respecto de la vialidad que enfrenta, saliendo de la línea regular de la edificación hacia la Alameda, implicando una agenda de dificultadas rectificaciones.

Siempre existe una agenda de rectificación del espacio público entorno de la Iglesia, producto de la movilidad urbana del momento. Estas rectificaciones se ven condicionadas por la dificultad que representa atender dicho emplazamiento.

### **Hipótesis**

Para sostener una hipótesis coherente se establecen 4 periodos, secuenciados desde: Benjamín Vicuña Mackenna, Karl Brünner, Juan Parrochia, Cormu y las iniciativas Municipales, hasta la actualidad con el proyecto de Lyon- Bosch.

Una primera hipótesis, es la valoración del urbanista Karl Brunner sobre el amplio espacio paseo existente dentro de la Alameda, y del conjunto de elementos que atractivamente lo componen. Un referente de escala visual dentro de ese eje es la Iglesia de San Francisco, para lo cual se investigará las propuestas que lo reconocen dentro de las estrategias del diseño urbano, de la movilidad urbana, las nuevas urbanizaciones o loteos y de cómo se va rectificando en torno a un dificultoso emplazamiento que prácticamente se inserta dentro del eje de la Alameda. *Ver Imagen 1*

Una segunda hipótesis se centra en el arquitecto Juan Parrochia Beguin al instaurar un tercer periodo de renovación urbana, con la llegada del metro y la necesidad de hacer más fluida la motorización del eje Alameda Libertador Bernardo O'Higgins; disponiendo al entorno de la Iglesia de San Francisco dentro del sistema de micro-plazas en monumentos cercanos, potenciando y conciliando las situaciones particulares con la nueva red de movilidad intercomunal.

Por otra parte, el Municipio y la Cormu, en la memoria de un paseo público central del eje Alameda, fue rectificando, proponiendo y ejecutando un plan de peatonalización y valoración del entorno patrimonial.

La última hipótesis es la coherente valoración del andén Sur desde el Eje Cívico hasta Santa Rosa, concatenando las intervenciones y experiencias pasadas.

### **Desarrollo**

Se destaca la contratación del Urbanista Austriaco Karl Brünner en el año 1929, quien recibe un portafolio de ideas urbanas desde la propuesta eje cívico de Emilio Doyere e Irarrazabal, hasta la de Smith Solar- Miller, para desarrollar un nuevo Eje Cívico.

Desde ese hito histórico, se desarrollan en orden cronológico las rectificaciones de la Alameda; de los ejes, las arterias y los paseos entre Bulnes y Santa Lucía.

Se establecieron cinco rectificaciones cronológicas.

Rectificaciones de Karl Bünner en torno a la Iglesia de San Francisco; nuevo perfil de la Alameda y la desaparecida Pérgola de la Flores.

Rectificaciones de Juan Parrochia en torno a la Iglesia de San Francisco; el Metro y sus pasos bajo nivel que aún configuran la actual Alameda.

Rectificaciones Locales; Cormu y las propuestas de revitalización de la Macromanzana al entorno del sitio.

Rectificaciones de suelo peatonal efectuadas por el municipio 1976 - 2020; Propuestas al entorno del convento, andenes peatonales en la Alameda y la peatonalización del Eje Cívico, Paseo Ahumada, Estado, Bandera y otros.

Rectificaciones Nueva Alameda Providencia; Propuestas al entorno del convento, peatonalización por medio del sistema de autobuses de tránsito rápido "BRT" y microarquitectura del paisaje urbano.

### **Metodología de Atlas**

La opción del atlas supone el avance paralelo entre los planos confeccionados con el acopio de documentos gráficos y de los argumentos. En este plan se integran las imágenes fotográficas del anexo según su secuencia cronológica en el texto, para facilitar la comprensión del periodo y la lectura cruzada entre texto, plano y fotografía.



*Imagen 6*

*Colección Archivo Fotográfico. Museo Histórico Nacional, 1920.*

*Luminarias en la Alameda en Santiago.*

## Introducción

Sin duda, la formación proveniente desde la fundación de la capital en 1541, fue un mestizaje de directrices del desarrollo urbano para Santiago, entre un canon colonial-republicano de ocupación y de subdivisión de la manzana bajo el modelo de la cuadrícula (Parcerisa y Rosas, 2016) y en la transformación a la que fue sometida la ciudad por un higienismo Haussmaniano, con una imperiosa red de alcantarillado (Fernández, E. 2015) hasta llegar a las propuestas de modernización, que motivaron sucesivas transformaciones e incorporaciones viales dentro de la comuna de Santiago con los proyectos de gran escala, y de escala local; conjuntos armónicos, incorporación de pasajes, plazuelas, galerías, paseos peatonales, estacionamientos, entre otros. Ver imágenes 1, 3,4, 5,11, 72 y 73.

Ejemplo inicial de modernización, es también la llegada de la electricidad al espacio público, que sin duda alguna generará nuevas condiciones de movilidad para la Alameda las Delicias; desaparecerán los carros de sangre como transporte el público y permitirán la llegada de los tranvías eléctricos, además de permitir la iluminación eléctrica de ese paseo (1927) otorgando una definición previa de esa avenida a la llegada del urbanista Austriaco (1929) que coincide con los esfuerzos de modernización de la época.

*“Alumbrado público nuevo en la Alameda de Santiago, frente a la Casa Central de la Universidad de Chile.*

*La nueva energía cambió los hábitos domésticos y laborales de los chilenos, especialmente de los habitantes de ciudades y pueblos donde, en las primeras décadas del siglo XX, la electricidad se convirtió en un símbolo de la modernización de la vida urbana nacional. Este proceso fue llevado a cabo por empresarios chilenos y extranjeros que crearon cientos de pequeñas empresas eléctricas en pueblos y ciudades de Chile, destacando la Chilean Electric Tramway and Light Company y la Compañía Alemana Transatlántica de Electricidad que operaban en Santiago; la Compañía General de Electricidad Industrial, de capitalistas chilenos, que prestaba servicios desde San Bernardo a Temuco. A esto hay que sumar el aporte de las grandes industrias mineras que instalaron sus propias centrales eléctricas para modernizar sus operaciones.*

*Al comenzar la década de 1920, la generación y suministro de energía experimentó un impresionante desarrollo, expresado en el surgimiento de una nueva empresa eléctrica en Santiago, denominada Compañía Chilena de Electricidad. Frente a esta expansión, el Estado debió legislar para regular esta actividad y en 1925 se promulgó la Ley General de Servicios Eléctricos.*

*Este proceso empresarial modernizador tuvo enormes repercusiones en la vida cotidiana de los habitantes de las ciudades chilenas, especialmente en Santiago, que muy pronto gozaron de los beneficios de la electricidad. La iluminación de las calles y casas particulares con ampolletas incandescentes desplazó a las lámparas de gas. Asimismo, la proliferación de los tranvías eléctricos cambió los hábitos de transporte de los chilenos.” Ver Imagen 6.*

*“Los primeros años de la electricidad en Chile (1883-1930)” Recuperado de [www.memoriachilena.cl](http://www.memoriachilena.cl)*

También previo al trayecto temporal de la tesis, se suma al anómalo emplazamiento de la Iglesia de San Francisco, un caso temprano de partición de manzana por el año 1925, que conformará el Barrio París Londres, y será ejemplo de un normal proceso de adaptabilidad que vendría más adelante, tal nos señala Gutiérrez (1996): *“Si en el plano teórico la prédica de Camilo Sitte había encontrado algún eco, lo cierto es que en el plano práctico el reconocimiento a la arquitectura del pasado no tenía ningún espacio en estas ciudades en rápida transformación (...) Si la actitud francesa fue de una rigidez modélica, nos sorprende que la participación alemana y austriaca, expresada en los trabajos de Werner Hegemann y Karl Brunner (1887-1960), mostró, a pesar de los conceptos urbanos que a priori podríamos suponer, una mayor flexibilidad y comprensión con la vida de nuestras ciudades.”*

*“Quizás en forma tardía las teorías de Camilo Sitte influyeron en algunos de los trazados de nuevos sectores de la Ciudad de Santiago; él había propuesto, a mediados del siglo XIX, que fueran considerados los principios urbanos contenidos en las ciudades antiguas, donde el trazado orgánico presentaba innumerables ventajas frente a aquellas proposiciones contemporáneas que incluían anchas avenidas rectas que no deparan ningún interés a quienes las transitan”, “... el sector Londres - París presenta características propias del decimonónico europeo y su nostalgia por la ciudad medieval, rompiendo la cuadrícula tradicional de la ciudad de Santiago para crear un recorrido diferente, donde predomina una arquitectura ecléctica historicista de viviendas unifamiliares, de edificación continua” (Nordenflycht, 2018, p.301).*

La reflexión que se recoge de las citas previas es el carácter pragmático de Brünner y la cierta adaptabilidad que supuso su plan para la ciudad de Santiago al recoger los atributos existentes, en especial la Iglesia de San Francisco y su entorno.

El marco temporal de la presente tesis, también considera como antecedentes previos o punto de partida, el año 1927, con la creación de la Pérgola de las Flores; en una configuración de tipo rotonda que daba las posibilidades de pertenecer también a un eje procesional o confesional entre transporte, avenida, paseo y el monumento Iglesia.

La presente tesis dará luces de las consideraciones urbanas que se gestaron desde la elaboración del anteproyecto del Plan Regulador, que fue culminado para el año 1939 e implementando por el Arquitecto Roberto Humeres. Y de cómo se asimila la nueva estructura urbana en torno a la Iglesia y su reciente conformación residencial (1925); apareciendo nuevas particiones de Macro-manzanas, aperturas, diagonales, rectificaciones o re-perfilamientos viales, que junto a los nuevos loteos próximos al eje Alameda, se enmarcarán en un primer periodo urbanístico que entremezcla las diferentes escalas de la planificación comunal e intercomunal.

Es necesario señalar que antes del plan Brünner, se reconoce a una primera transformación urbana de Santiago (1872) efectuada por el intendente Benjamín Vicuña Mackenna, que "cambiará con la conceptualización de una "City" o distrito central de la ciudad y en consecuencia, la aparición de las definiciones urbanas del primer Plano Oficial de Urbanización de la comuna de Santiago (1939, que tendrá vigencia hasta 1989), y que cruzará las escalas hasta realizada la propuesta de expansión urbana del Plano Regulador Intercomunal de Santiago de 1960" (Honold y Poblete, "Radiografía de la Metrópoli. El Plan Regulador Intercomunal de Santiago", 1966).

Ese cambio, por medio de un modelo flexible de urbanización, generó nuevas condiciones de edificación del espacio público peatonal a utilizar, en torno al monumento y del Barrio -constituido con anterioridad- y que fueron observadas por Brünner dentro de las caracterizaciones de las denominadas *zonas especiales* de la nueva ordenanza local de edificación para la comuna de Santiago (1939); en la cual se definen las zonas Sectores Especiales, los cuales "correspondían a áreas aledañas a edificios históricos o a zonas de relevancia arquitectónica y por tanto requerían de un mayor detalle en la regulación de las nuevas edificaciones" (Rosas y Vicuña, 2015, p.32).

No obstante, la Alameda y su permanente reconfiguración es parte central del caso en disputa, ya que por siglos y años fue límite del área histórica de la ciudad y después se constituye como el casi único y potencial eje de desplazamiento Poniente a Oriente, obligando una serie de intervenciones derivadas de la evolución e instauración de los diferentes medios de transportes de cada época.

Respecto de la calidad de su conformación de parque público de la Alameda, Karl Brünner (1932) menciona los siguiente:

*"El centro de la ciudad de Santiago se encuentra en esplendidas condiciones en lo que se refiere a la disposición de parques para el público. Hay muy pocas ciudades de gran extensión, que cuentan como Santiago, precisamente en su parte más antigua y central, con áreas de recreo tan valiosas como lo son el cerro Santa Lucía, la gran obra del ilustre benefactor de la ciudad, Don Benjamín Vicuña Mackenna, y el parque Forestal, además de un paseo tan amplio como la Alameda."* (p. 54). Sin embargo, el resultado de años posteriores difiere paradójicamente a ese reconocimiento, pues el premio nacional de periodismo y cronista Joaquín Edwards Bello señala lo siguiente respecto de las obras en la Alameda: "no tarda en descubrir lo bello para convertirlo en horrible. Así pasó con la Pérgola de las Flores de la Plaza de San Francisco. Esa joya fue mutilada y conducida al lugar más feo de Santiago." (Edwards, 1969, p. 83).

La reconfiguración de la Alameda que dio término a tan alabado paseo patrimonial, se debe esencialmente al aumento de circulación vehicular, las competencias entre transportistas públicos y al complejo escenario de las huelgas de trabajadores del sistema de transporte de tranvías.

*"Esta situación se vio coronada por la huelga de tranvías de mayo de 1941, la que finalmente condujo a la intervención del Estado en el servicio de tranvías. A través de diversas fuentes, el artículo se centra en el análisis de las tensiones laborales entre la empresa y sus empleados, además de estudiar el papel del Estado en la producción de nuevas políticas públicas en la materia."* (Mardones, 2014, p.115).

*"En Chile el caso es diferente. En la movilización colectiva mecanizada movida a gasolina, todo es importado: las máquinas, los neumáticos, el combustible, los lubricantes y los repuestos. En cambio en la energía eléctrica que consumen los tranvías se emplea la fuerza hidráulica de los ríos de Chile y se empleaba hasta hace poco el oro negro que producen las minas de carbón de Lota y Coronel"* (Mardones, 2014, p.130).

De las citas anteriores se puede desprender, que los proyectos de suelo público y las urbanizaciones del entorno del sitio del convento revelan disputas o desacuerdos entre las áreas de movilidad, con las áreas de valor patrimonial. El caso urbano de la Alameda, la Iglesia de San Francisco y el Barrio Paris - Londres, es una conjunción entre las áreas de cuidado de los frentes patrimoniales y las problemáticas de movilidad urbana intercomunal que están asociadas a la Alameda, calle San Antonio y avenida Santa Rosa.

Los diversos congresos internacionales de arquitectura moderna y de urbanismo, que se suscitaron desde 1930, buscaron poner en relevancia el ejercicio público; un primer inicio, fue la aprobación de la Ley y Ordenanza General sobre Construcciones y Urbanización del año 1936, que, junto a las nuevas e incipientes estrategias de la planificación urbana, se fueron instrumentalizando, a fin de acomodar un sin número de variables de la escala metropolitana. En relación con los elementos singulares del paisaje urbano y las nuevas reconfiguraciones -nuevos loteos y aperturas viales- de las Macro-manzanas al Sur de la Alameda, permiten situaciones más idóneas para la formación de nuevos Barrios. No obstante, habiendo diferencias del urbanismo moderno con las obras de Camilo Sitte -desde la configuración de los nuevos loteos, en su densificación y en las arquitecturas de sus edificaciones-, el surgimiento del Barrio Paris - Londres y las propuestas del urbanista Austriaco, coinciden en la intervención y partición de grandes predios aledaños a la Alameda.

El caso de estudio: La manzana de San Francisco representada por una singularidad en su trazado urbano que sobresale de la línea regular hacia la Alameda, implicando una agenda de rectificaciones, dificultadas por el emplazamiento de la Iglesia.

Las disputas, buscan acuerdos para concordar un espacio de cuidado adecuado en torno al monumento de San Francisco. En periodos claramente definidos ha habido buenas intenciones de proyectos conforme a las visiones del momento y en la actualidad una de las dificultades para la definición de sostener una adecuada renovación en el lugar, pasa por el sometimiento de los proyectos a extensas revisiones sectoriales de distintos organismos y a las voluntades políticas que condicionan su concreción. Por lo que se deben rescatar las buenas iniciativas del pasado en torno de las rectificaciones de la Alameda y vías aledañas.

Las cartografías dan luces de un paso posterior, que podría ser una reconstrucción del espacio peatonal del entorno calle San Francisco. También nos damos cuenta que aparece una nueva Macro-manzana afectada por el atravesio de San Antonio hacia el Sur y por los flujos provenientes de Santa Rosa.

Sumado a lo anterior, el urbanista Brünner hablaba de ordenar el comercio “*volante*” y dotar de servicios higiénicos a los paseos urbanos, junto a la necesidad de seguir embelleciendo aún más las herencias urbanas del Intendente Benjamín Vicuña Mackenna, pero lamentablemente, la Alameda pierde uno de sus espacios más emblemáticos dando paso a la prevaeciente motorización de buses y de vehículos particulares. Años después Gustavo Munizaga (1968) lo relata como parte del paisaje urbano no deseado. Y que tal efecto, no es único en Chile, sino que es parte de un proceso de modernización desplegado en varias ciudades de Latinoamérica con la prosperidad de la posguerra del SXX, “*esta motorización se extendió por Europa y llegó a América Latina por medio de los países más industrializados de la región como Brasil y México y grandes ciudades como Caracas, Santiago y Buenos Aires, reflejando el alza de una clase media ávida de estatus social.*”, por medio del expansivo uso del automóvil y la creación de nuevos barrios junto con la necesidad de impulsar un sistema de transporte que fácilmente llegase a todas partes.

*“simultáneamente surgían o se consolidaban sus propios corporativos productores de autos y la producción y venta de vehículos privados se disparaba extraordinariamente”*

*“Los desarrollos urbanos y suburbanos tuvieron lugar ahora tras las líneas trazadas por las avenidas, pistas y carreteras de alta circulación. Implicó todo un giro urbanístico, puesto que mientras al final del siglo XIX y principios del XX los sistemas de transporte público colectivo ejercieron una influencia decisiva en el diseño de ciudades, durante el último medio siglo los patrones de movilidad y los diseños de ciudades mudaron en forma paralela para acomodarse a una transportación basada en el uso del vehículo privado motorizado”* (Dalkmann y Sakamoto, 2011)

Independiente de las proposiciones; la disputa debería ser en este caso la pugna por el espacio entre las vialidades, el metro, sus bocas y chimeneas y el peatón en donde podría distinguirse el uso del comercio ambulante. La continuidad de las veredas Sur, los cruces peatonales de la avenida, todos ellos son factores de pugna por espacio.

El andén al cual se hace referencia queda entonces inscrito entre avenida Bulnes y Santa Lucía.

### En cuanto a la idea de cuidado del patrimonio

Existen cánones urbanos de cómo se plantea la dimensión del espacio público que se antepone a estos monumentos. El emplazamiento del sitio del convento, al igual que a muchas ubicaciones de las Iglesias antiguas, como en varias ciudades se destacan por su contrastada ubicación respecto de la estructura urbana moderna, no obstante, el suelo público que hace de acceso a la Iglesia y da un acceso a la Zona típica del Barrio Paris-Londres, requiere un análisis histórico y material, tal como argumenta Foucault (1977 y 1980), que señala: “*se necesita también de una arqueología del espacio público*”.

Construir una planimetría base para ilustrar esos hitos; la construcción de una base cartográfica comparativa será una herramienta fundamental para la presente tesis.

Una buena aproximación hacia la discusión ese el espacio público, bajo el marco poder/resistencia al poder, es decir para qué y quienes se ocupa afirman un proceso de producción del espacio mismo. –es saber quién lo domina- El problema gira en torno a cuestiones de equilibrio entre espacio peatonal y capacidad vial, relaciones entre medios y sus trasbordos.

*“Antes de la era moderna, el espacio percibido y el concebido trabajaban en conjunto para crear un espacio público cuya función central era expresar el poder del soberano, la Iglesia o el Estado. Incluso en la Grecia clásica, el lugar de nacimiento de la democracia, la Acrópolis era un enclave fortificado en el cual la elite dominante (ciudadanos atenienses) tomaba decisiones e imponía su poder sobre el resto de la población. El diálogo socrático, al tiempo que discursivamente democrático, era el privilegio de una minoría, y el espacio público estaba fundamentalmente orientado a proteger el derecho de esa minoría a gobernar. Usando la terminología de Foucault, podemos señalar que con anterioridad a la modernidad no se requería de discursos disciplinarios sobre el espacio público, dado que el poder del soberano y el uso que éste hiciera del espacio público no era disputado, al menos en el plano de las ideas.”* (Salcedo, 2002).

*Imagen 7*  
*Hart Preston (1941)*

*Primeros edificios del Eje Cívico.*

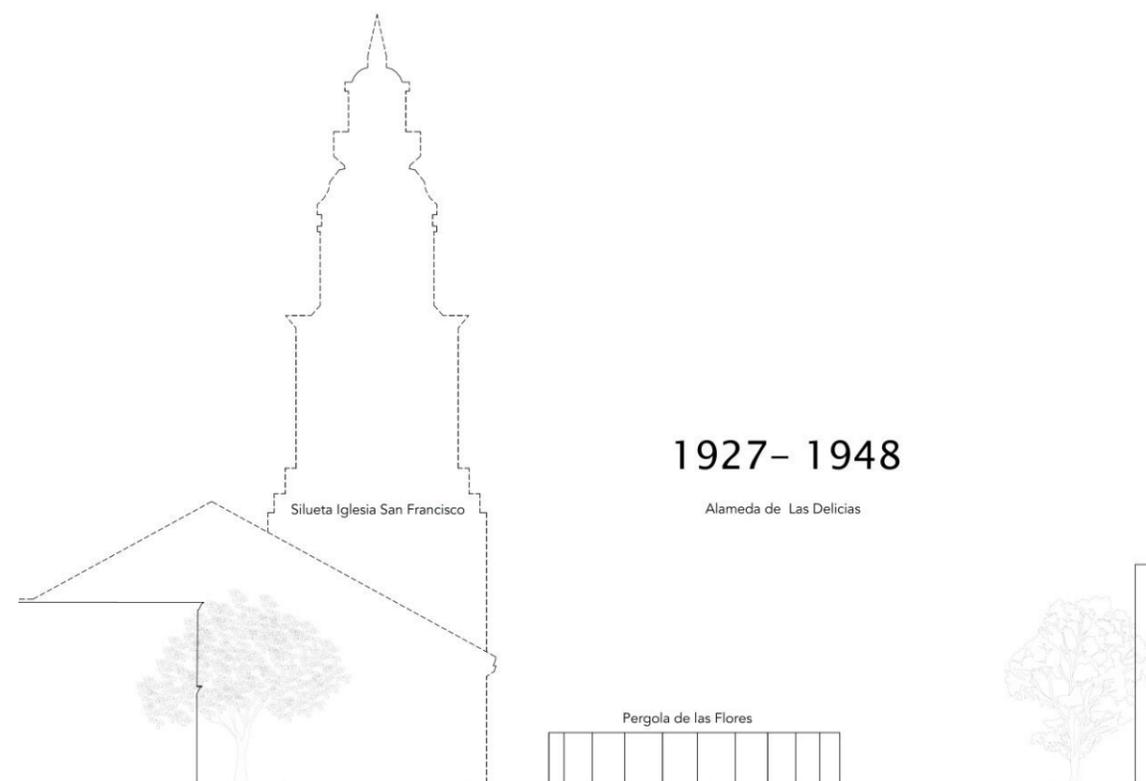


*Imagen 8*  
*Enrique Mora. Recuperado de*  
<https://www.terreno.com/moments/santiago-hacia-el-sur-alrededor-de-1930>

*Se aprecia la construcción del Eje Cívico.*



**Rectificaciones de Karl Bünner al entorno de la Iglesia de San Francisco; nuevo perfil de la Alameda y la desaparecida Pérgola de la Flores.**



Plan Brünner – Muñoz Maluschka (contraparte Chilena junto a Roberto Humeres) desde 1929

*"Las ciudades latinoamericanas experimentaron a finales de siglo XIX y principios del XX un aumento intenso de su población, producto del desplazamiento campo-ciudad, lo cual presentó un nuevo desafío para las autoridades y profesionales: el surgimiento de las grandes aglomeraciones urbanas, o en otras palabras, la transformación de las ciudades capitales en verdaderas metrópolis"* (Almandoz, 2013).

Brünner atiende al cálculo y proyección del aumento de la población futura, para establecer los parámetros con los cuales proyectará la extensión de la ciudad y del Gran Santiago, la cual evaluará que, para el año 1960, la población de Santiago será de un millón de habitantes (Brünner, 1932) Sin embargo, ese número de habitantes se alcanzará para el año 1940 (Ramón, 2000).

Por lo anterior, la demolición de la Pérgola de las Flores -situada en la Alameda frente a la Iglesia de San Francisco-, provendrá más de la imperiosa necesidad de homogenizar la Alameda como un perfil de movilidad Poniente / Oriente, bajo los nuevos medios económicos de transportes –a saber, buses (góndolas), trolebuses; que reemplazan a los tranvías eléctricos por tener una mayor cobertura-, en contraste, a la inicial propuesta de Brünner para mantener el excelente paseo y trazado vial de la Alameda *"de las Delicias"*, con la incorporación del metro o del Ferrocarril Metropolitano. Es decir, se requerirá más espacio para el aumento de los nuevos sistemas de transportes, conllevando a la estrechez del paseo central donde se había establecido como Paseo Parque y dejando de ser el Campos Elíseos de la capital, pasando a cambiar definitivamente su nombre por el de avenida Libertador Bernardo O'Higgins.

La manera de proceder de Brünner, lo llevará a transitar desde las propuestas de gran escala, a las de acciones locales en el tejido urbano. Para ello, siempre mantendrá en cada una de sus propuestas la relación entre dos escalas; metropolitana y comunal, e incluso local: *"Para Brunner, una propuesta de expansión para la ciudad debe pasar ineludiblemente por la revisión del estado actual de su centro y las transformaciones que debe afrontar para sostener desde el mismo lugar el mando sobre su futura expansión a metrópolis moderna"* (Bannen y Silva, 2016).

Las escalas antes mencionadas las abordará con sus respectivos planos de proyecto, incluidos en su texto: *"Lamina I. Santiago: Estudio sobre el plano regulador de la parte central, 1931"*, donde se aprecia una transformación urbana centralizada y las intenciones de mantener un gran paseo central por la Alameda, que culmina rematando al entorno próximo de la Iglesia de San Francisco (Pérgola de las Flores y Parque Inglés), y *"Lámina II. Ciudad de Santiago: Estudio del futuro ensanche por el Prof. Dr. K. H. Brunner"* también nombrado como *"Plano de la distribución de zonas"* (Brunner, 1932) que, en particular, otorgará un especial valor a la *"City"* o distrito central de la ciudad, el cual considera como área central de consolidación; el sector cuadrante entre las calles Teatinos, San Antonio y Alameda, Mapocho. Aunque integra las dos primeras manzanas del futuro Barrio Cívico y a todo el borde Sur que contornea la calle Alonso de Ovalle. Junto a la idea de ensanchamientos, otorga a este sector una mayor densidad y altura, a través de una zonificación decreciente de estos factores desde su centro (Brunner, 1932). Ver imagen 24.

De las presentaciones iniciales, es necesario contextualizar como hecho relevante la realización del *"Plano Oficial de Urbanización de la Comuna de Santiago"* (1939) en adelante, POUCS. Ver plano detalle, Imagen 25.



*Imagen 9*  
*Alberto Gurovich W, 1993*

*Fotografía en artículo “Evocando a don Alberto Mackenna Subercaseaux”.  
 En la fotografía el Urbanista Karl Brünner, visita el cerro San Cristóbal.*

En la imagen fotográfica se muestra al Dr. Urbanista visitando el cerro San Cristóbal. Existen fotografías panorámicas desde Santa Lucía hacia el poniente y en vuelo sobre la capital; registros que confirman la hipótesis de su capacidad de observación visual y de reconocimiento del territorio urbano-rural.

Cabe destacar que Brünner, nos deja la experiencia de la observación a vuelo pájaro (el urbanista fue conductor de aviones), es abarcar la totalidad del territorio, las relaciones de campo – ciudad, las áreas industriales en el sentido del ordenamiento territorial. No obstante, sus propuestas también tienen la cualidad de *“abarcar la pequeña escala, del espacio público y la dimensión artística de la arquitectura inserta en la ciudad, no como una superposición de fragmentos disociados, sino como las partes constitutivas de un “total”*”. (Karl Brunner en Chile, 2015, p.19).



*Imagen 10.*  
*Karl Brünner en Chile Urbanismo Revisitado, 2015*  
*Urbanismo desde la vista a “vuelo de pájaro”: lecciones de una visión integral.*  
*En la foto un Avión casa Albatros modelo DII, de 1916, aparentemente similar al conducido por Brünner a la edad de 29 o 30 años.*

De lo observado por el POUCS “Plano Oficial de Urbanización de Santiago” (1939), desde el sector del centro hacia el sur de la Alameda, también se recoge la intención y valoración de Brünner, respecto de la calle Alonso de Ovalle como un buffer de centro de servicios y actividades gubernamentales, culturales, terciarias, etc. Reconociendo dentro de sus estudios a esa vialidad, con la importancia de conformar un par vial al Sur de la Alameda, tal como aparece en el *“Plano de Santiago digitalizado de 1910”* (2010), en el cual se puede apreciar como eje paralelo a la Alameda desde la calle Castro hasta San Isidro. Esa comprensión motivará la realización de algunas plazas núcleos. Ver imágenes 1, 15, 24, 25.

Con lo anterior, aparecerán una serie de apertura de vías y operaciones de nuevos loteos, guiados por los planos de detalles del POUCS, y del cual se puede apreciar en los Planos de detalle, a escala 1: 1000. Sector Eje Bulnes / Sector Parque Almagro. Recuperado del Proyecto VRI PUC. “El Plano Oficial de Urbanización de Santiago de 1939 y la ‘ciudad moderna’ ideada por el ingeniero-arquitecto Karl Brunner.” Wren Strabucchi. 2013. Imagen 25.

Construcción de nuevo hito vertical que propone Karl Brünner en Libro "Santiago ciudad Moderna", año 1932, pag. 33 y pag. 50. Observar que tal disposición coincidirá con la futura proximidad de la torre Entel.

El Urbanista Austriaco, recibe un portafolio de propuestas de diseño del Eje Cívico (1913-1927).

Espacio público de la Alameda las Delicias, manteniendo configuración inicial del planteamiento urbano de Benjamín Vicuña Mackenna. Pero se remodela con la incorporación de los tranvías eléctricos 1927.

Espacio público de La Alameda las Delicias, última Pergola de Las Flores 1927, por encargo del ministro de hacienda Pablo Ramírez.

Parque Inglés.

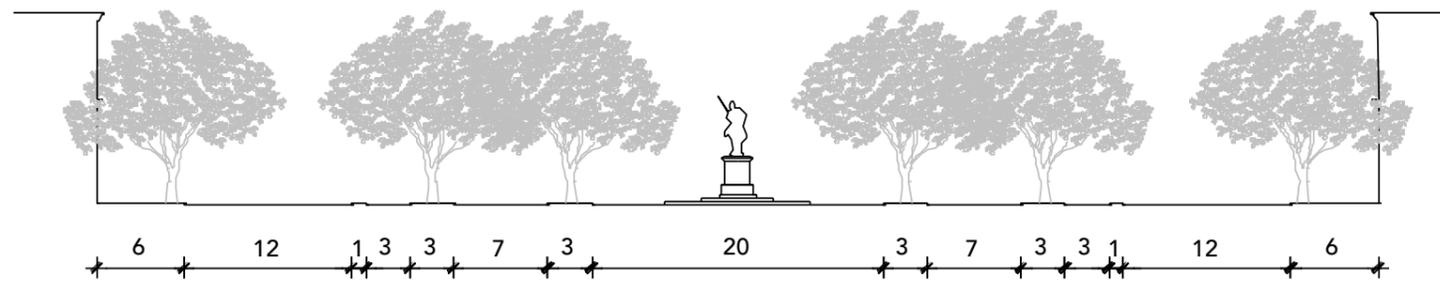


Imagen 11

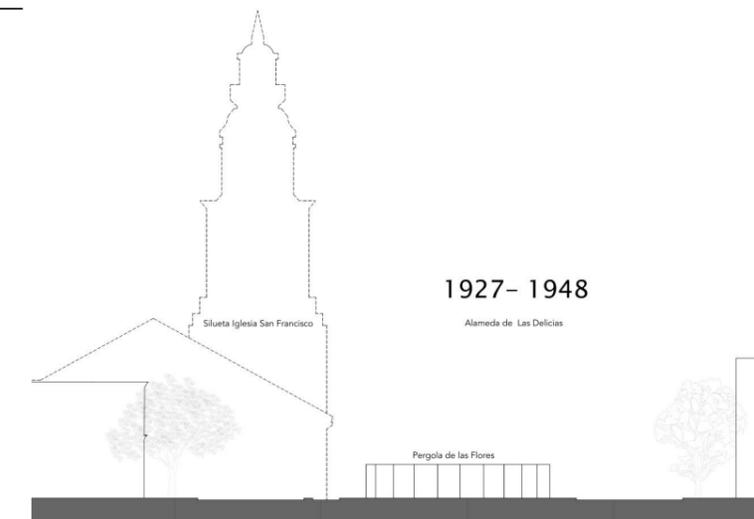
CARTOGRAFIA KARL BRÜNNER DE VALORACIÓN ESPACIO CENTRAL DE LA ALAMEDA LAS DELICIAS. 1932.

Amplio paseo de Poniente a Oriente que remata en la Iglesia San Francisco y su conjunto: Pergola de la Flores y Parque Inglés.

El carácter pragmático de Brünner y la cierta adaptabilidad que supuso en sus planteamientos urbanos para Santiago. Al recoger los atributos existentes, en especial, a la Iglesia de San Francisco y su entorno.



Corte de espacio público central de la Alameda, Imagen 13





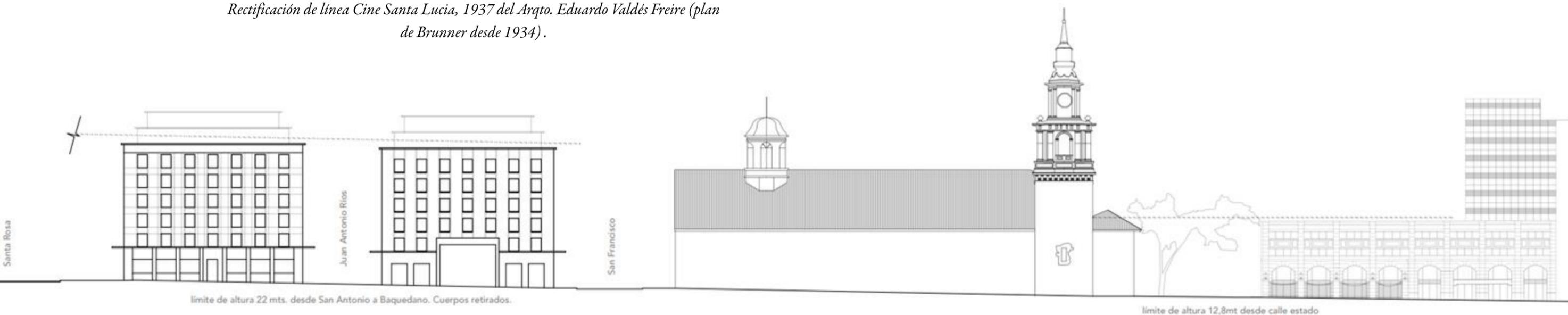
*Imagen 12  
Enrique Mora, 1940.*

*Ex cine Santa Lucía, Iglesia Santa Rosa, Hospital San Juan de Dios. Destaca el nuevo emplazamiento del cine Santa Lucía, la necesidad de establecer una nueva línea oficial entre San Francisco y la casa central de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Rectificación de línea Cine Santa Lucía, 1937 del Arqto. Eduardo Valdés Freire (plan de Brunner desde 1934).*



*Imagen 13  
Enrique Mora, 1948.*

*Se aprecia construcción de ex "calle nueva" o actual Pasaje Juan Antonio Ríos. Coincide fecha con desaparición de la Pérgola de las Flores.*



*Imagen 14*

*Corte de relación de las alturas propuestas por el plano oficial de POUCS del año 1939. Existen huellas de 50 años del criterio urbanístico, que estableció las alturas de las edificaciones en torno a la Alameda. Norma urbana del primer instrumento comunal que perdurará hasta el año 1989.*

POUCS 1939

Plano Oficial de Urb. Comuna de Sgto.  
Apertura de Macro-manzana.

PLAN REGULADOR 1934 E INFORME QUE  
ESTABLECE ALTURAS DE EDIFICACIÓN 1935

"Establece Normas del Eje Cívico"  
Proyecto de Carlos Vera Mandujano, de 1937. Proyecto  
basado en las ideas y planteamientos de Karl Brünner.

POUCS 1939

Plano Oficial de Urb. Comuna de Sgto.  
"Ensanches"

Nuevo sistema de arborización y de  
estacionamientos de autos. Si bien Brünner  
recomienda paseo central, para el año  
1945 la presión del parque automotor, la  
incorporación de nuevos sistemas de  
transportes urbanos modifican el paseo  
central de la Alameda.

POUCS 1939

Plano Oficial de Urb. Comuna de Sgto.  
"Ensanches"

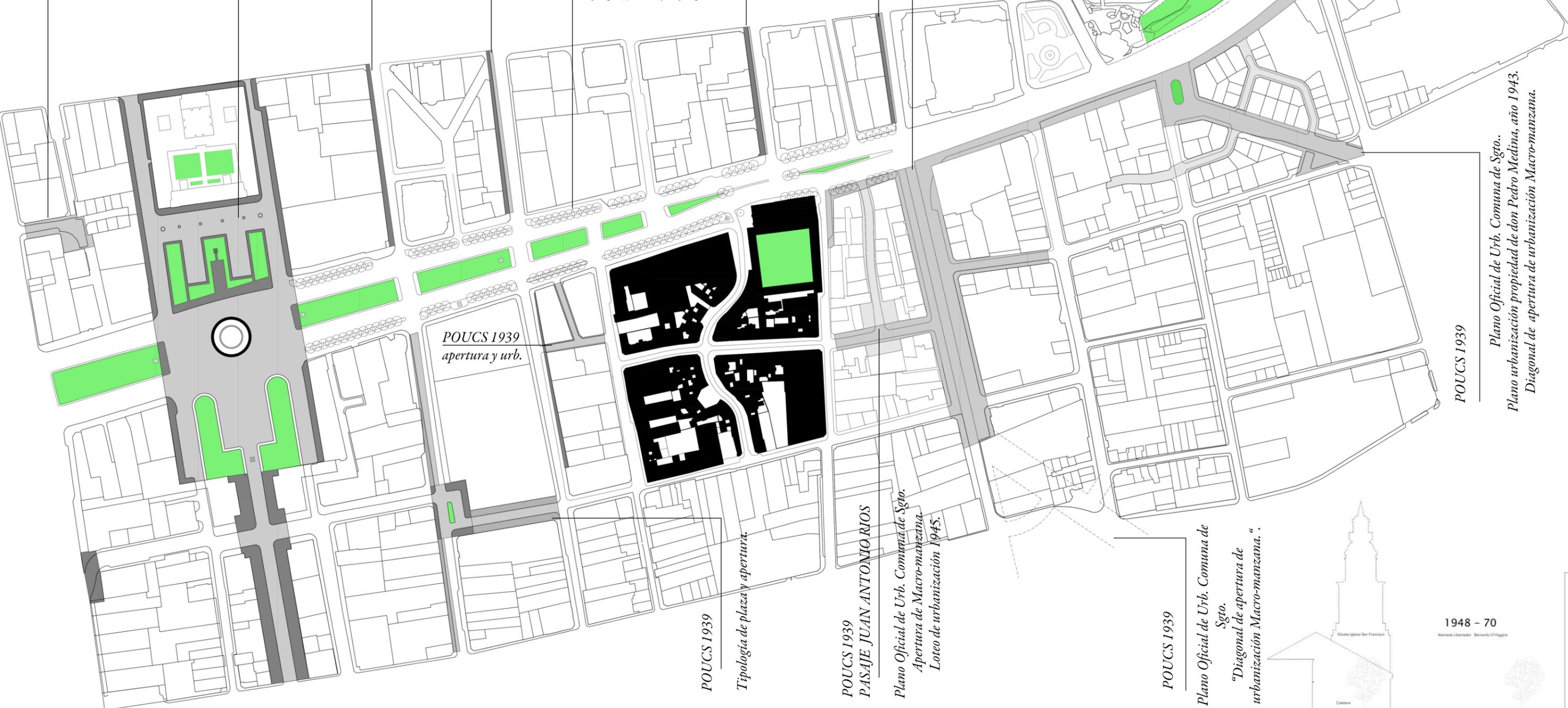
Desde el Arquitecto Carlos Carvajal, reina la idea de  
aislar el Cerro Santa Lucía, pero será tarea del  
Arquitecto Roberto Humeres, bajo lineamientos del  
Dr. Brünner, quienes establecerán despejar la ladera  
Sur del Cerro Huélen.  
Se contratan los servicios del paisajista Oskar Prager.



CARTOGRAFIA KARL BRÜNNER

Plan Brünner 1934 - 1939, Arq. Roberto Humeres.  
Se inserta dentro de un macro plan de transportes  
encaminado a una población superior al millón de  
habitantes.

Imagen 15



POUCS 1939  
apertura y urb.

POUCS 1939

Tipología de plaza y apertura.

POUCS 1939

PASAJE JUAN ANTONIARIOS

Plano Oficial de Urb. Comuna de Sgto.  
Apertura de Macro-manzana.  
Loteo de urbanización 1945.

POUCS 1939

Plano Oficial de Urb. Comuna de  
Sgto.

"Diagonal de apertura de  
urbanización Macro-manzana."

1948 - 70

POUCS 1939

Plano Oficial de Urb. Comuna de Sgto..  
Plano urbanización propiedad de don Pedro Medina, año 1943.  
Diagonal de apertura de urbanización Macro-manzana.





*Imagen 16*

*La Diagonal Paraguay y sus edificios forman un conjunto urbano de gran valor. Recuperado de <https://www.enterreno.com/moments/plazueta-del-carmen-en-santiago-1960#>*

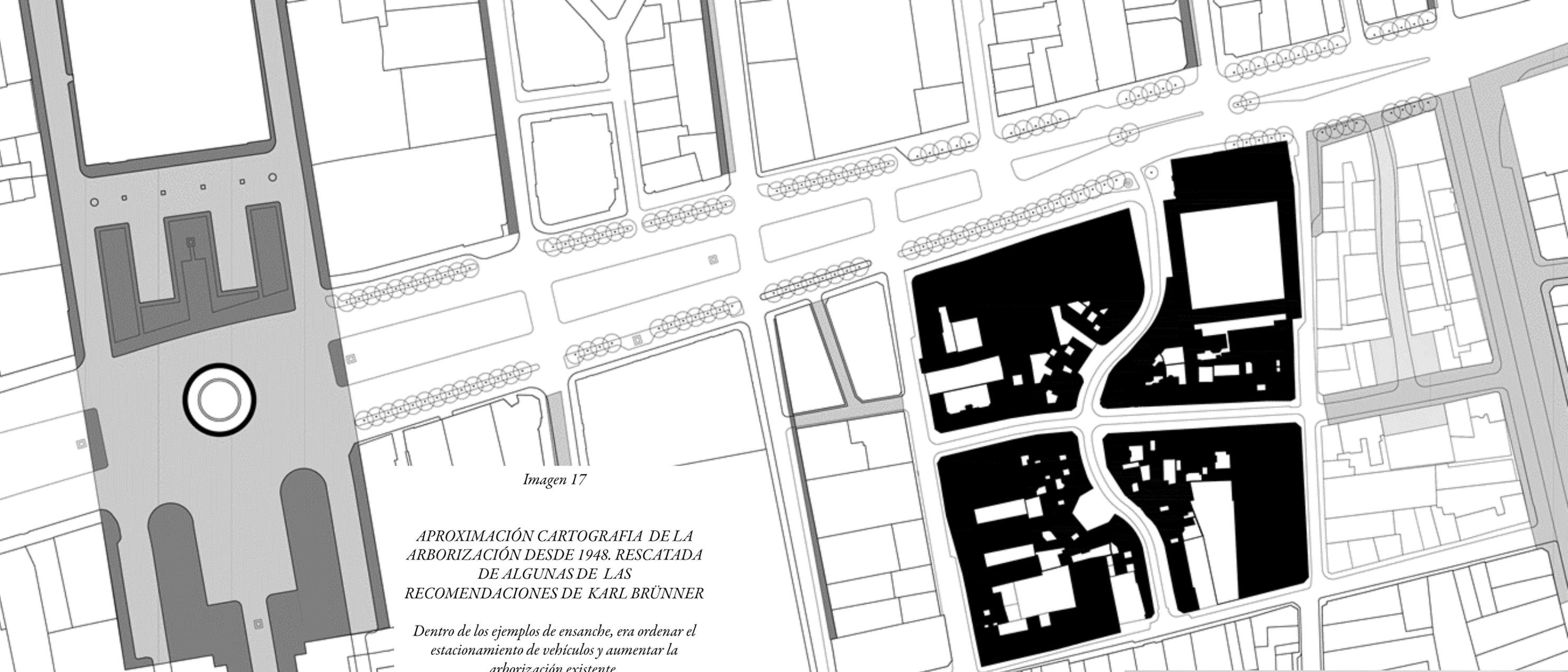
La construcción de un nuevo perfil de la Alameda en el tramo Eje Cívico – Santa Rosa y Santa Lucía, es motivado por las presiones del parque automotor y la imposibilidad presupuestaria de la década de los cuarenta para realizar una línea de tren subterránea, consolidándose el aumento y la competencia de los nuevos sistemas de transportes en desmedro de los tranvías; prevalecieron las góndolas y con pasar del tiempo, las calles se hicieron cada vez más estrechas para la cantidad de vehículos que transitan por ellas. *“Frente a las nuevas exigencias del transporte urbano se ensancho la Alameda, lo que implicó la desaparición de dos lugares patrimoniales: Un tramo del Eje las Alameda Las Delicias, el Parque Inglés y el Mercado de las Flores.”* Recuperado de <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-3706.html>

En 1947, comenzaron a circular por Santiago los primeros “trolleybuses”, lo cual precipita la desaparición de los tranvías eléctricos, que finalmente, dejaron de circular un 21 de febrero de 1959.

No obstante, a pesar de la nueva valoración urbana por el uso vehicular, se reconocieron las sugerencias del urbanista austriaco respecto de cómo disponer áreas de estacionamientos en torno de la Alameda y sus alrededores, lo que contribuye al posterior reordenamiento paisajístico del eje vial. A pesar de la eliminación del paseo central, la nueva Alameda plantea una solución de la época con una destacada arborización asociada a bandas de estacionamientos en caleterías (plátanos orientales cada 7 metros, que en 15 a 20 años alcanzan 20 metros de altura). Ver Imagen 17.

En resumen, los estacionamientos según Brünner (1932), plantearon la necesidad de crear “Plazas (núcleos) de tránsito y espacios para el estacionamiento de automóviles” tales como; cites de estacionamientos, garajes de pisos elevados y subterráneos. Con lo anterior, se contribuirá a la necesidad de espacios para estacionamientos dentro del Sector central de la “City”.

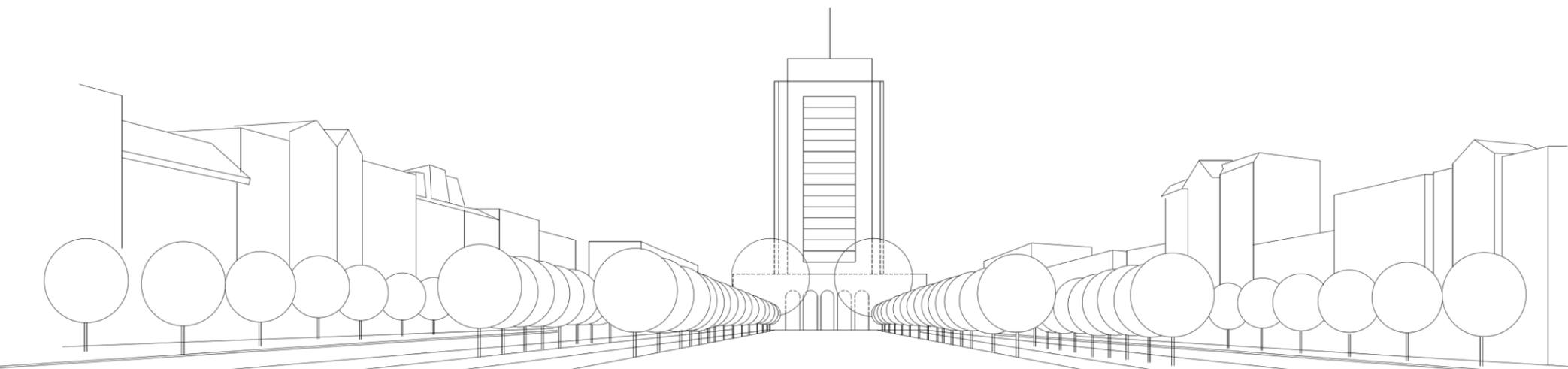
E inclusive señala lo siguiente: *“El estacionamiento de coches requiere mucho más espacio del que hoy día se dispone. Dentro de los espacios existentes se podría pensar en destinar sectores de la parte central de la Alameda”.*



*Imagen 17*

*APROXIMACIÓN CARTOGRAFIA DE LA ARBORIZACIÓN DESDE 1948. RESCATADA DE ALGUNAS DE LAS RECOMENDACIONES DE KARL BRÜNNER*

*Dentro de los ejemplos de ensanche, era ordenar el estacionamiento de vehículos y aumentar la arborización existente.*

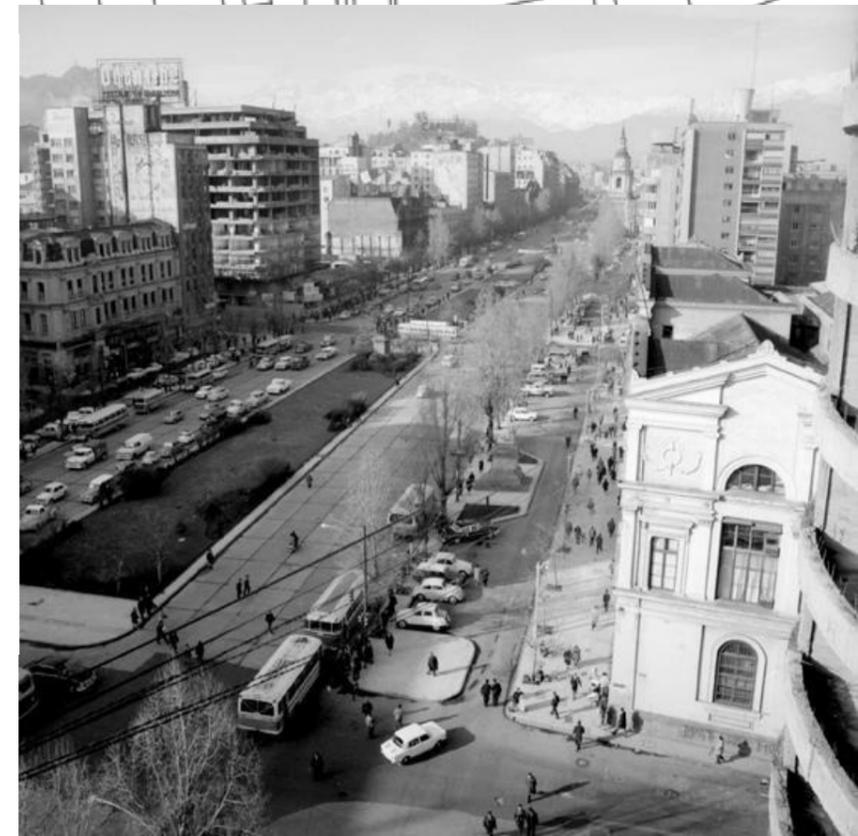


*Imagen 18*

*Propuesta de un nuevo hito vertical de Karl Brünner (Santiago ciudad Moderna, año 1932, pág. 33 y pág. 50.)*

*Confirma la alta Valoración al Eje y del Parque existente en la Alameda Las Delicias.*

*El hito vertical hacia el Poniente, viene a constituir la necesidad de generar un referente atractivo y similar a la torre de la Iglesia de San Francisco.*



*Imagen 19*

*Autor desconocido, 1963.*

*Alameda desde 1948*

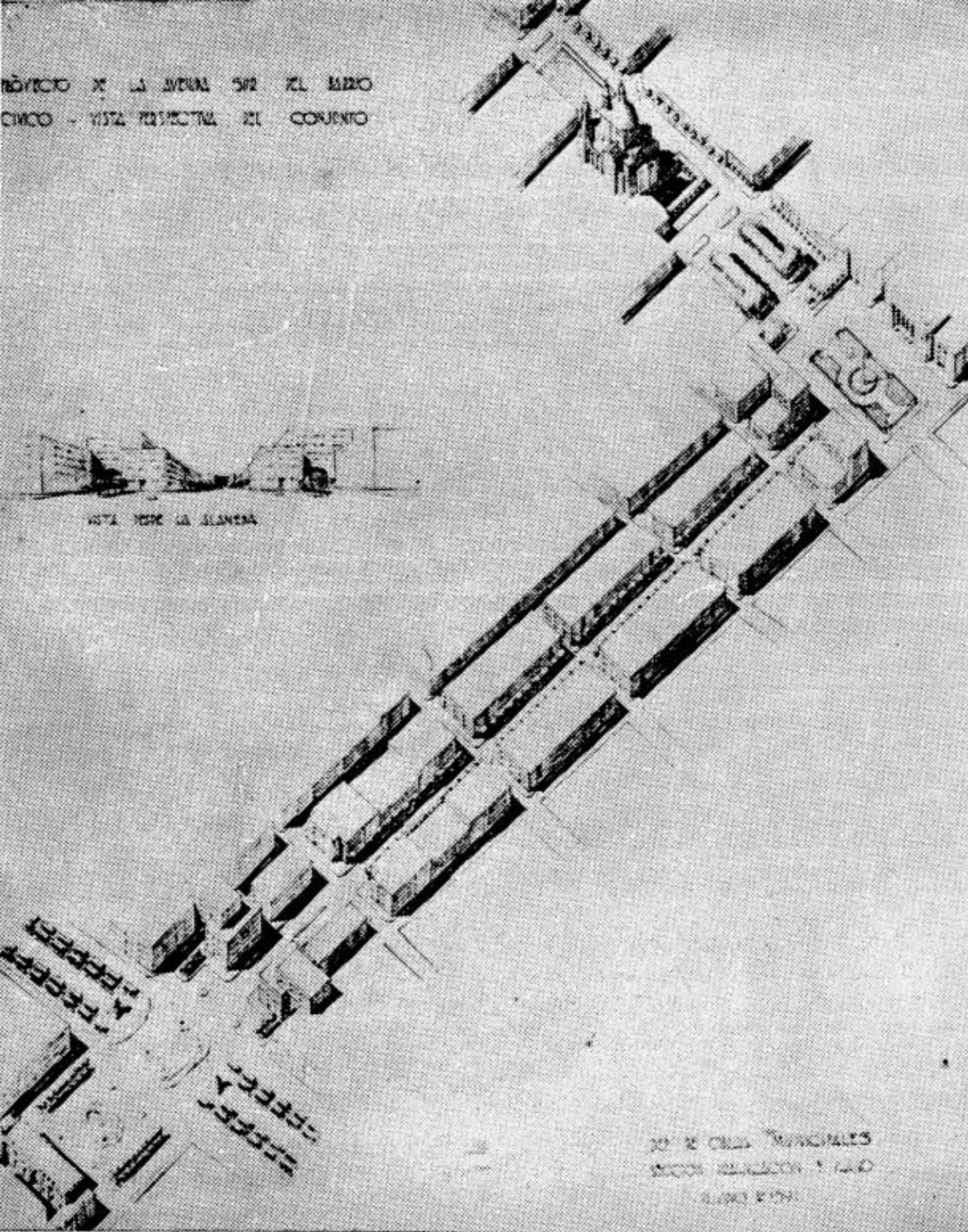


Imagen 20

Revista de arte: n° 11. (1936). "Vista del conjunto del eje central del Barrio Cívico, 1934", Universidad de Chile.

Segunda fuente: Karl Brunner en Chile, urbanismo revisitado. (2015, p.47).

Original: Perspectiva isométrica de 10s proyectos complementarios Brunner y Humeres, de la avenida Sur del Barrio Cívico y del Sector Sacramentinos Plaza Almagro y Palacio Cousiño. (Foto Bortolotti)

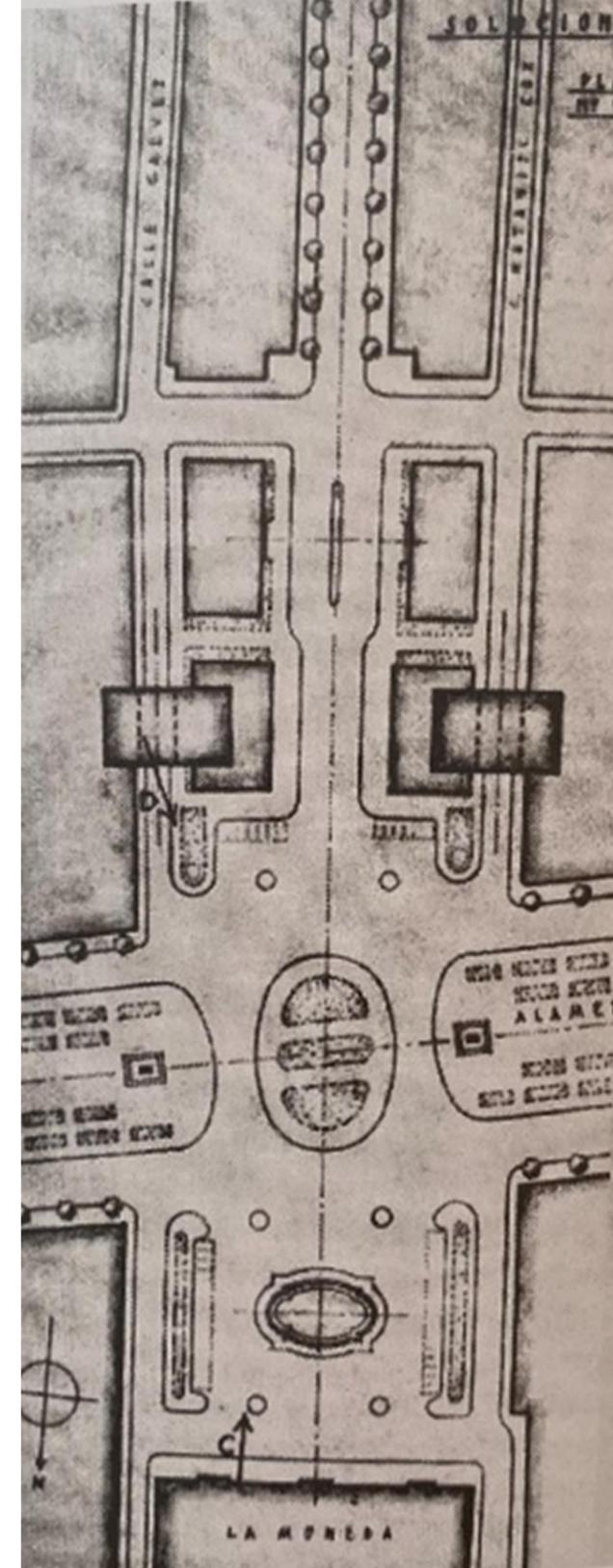


Imagen 21

Karl Brunner en Chile. (2015, p.46).  
Recuperado de Manual de Urbanismo, 1940.



Imagen 22

Brunner, 1932, p.134.

Primer trazado de futura Línea 1 del Metro y Línea Norte-Sur. Ideado por Karl Brunner.

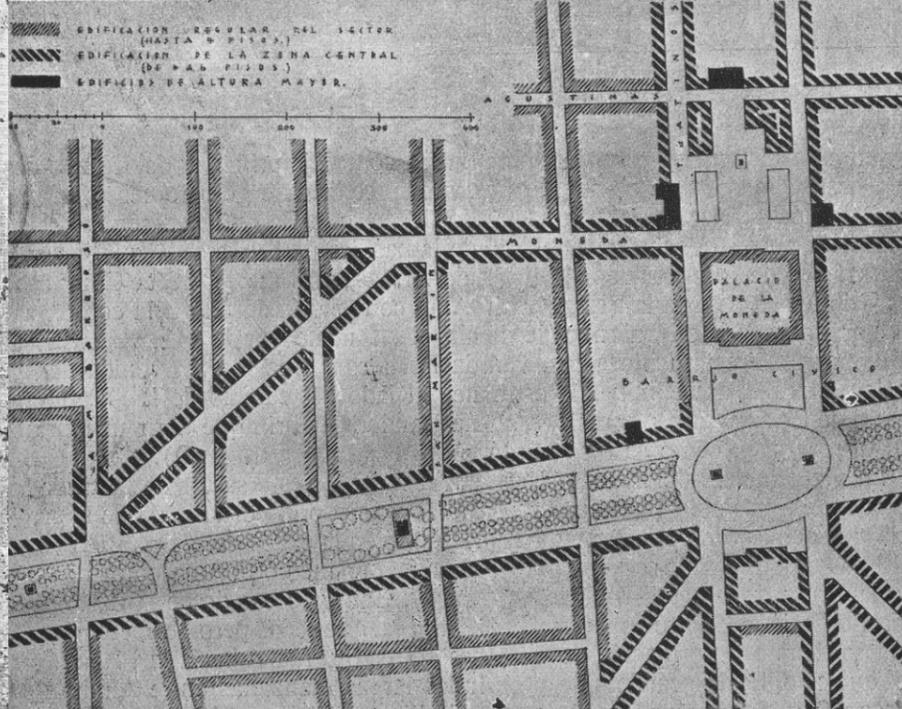


Imagen 23

Brunner, 1932, p.32.

Estudio para la regulación en el sector del Barrio Cívico.



Imagen 24

Brunner, 1932, Lámina I.

"Santiago Estudio sobre el Plano Regulador de la parte central".

## Periodo de la ciudad Moderna

1929 Contratación por el Gobierno, del urbanista Karl Brünner

1929 Plan de transformación de Santiago: 2º intento importante de remodelación Urbana (después de V. Mackenna). Implementado parcialmente, propone una racionalización de la circulación, además de precisas normas para la densificación del centro.

1931-1952 Ordenanza de Construcciones (ley N°1095): exigencia de refuerzos de hormigón armado para edificaciones. Estas normas tienden a producir una edificación continua y densa en el centro y una edificación aislada ("barrio jardín") en los barrios residenciales de la periferia.

La Ordenanza de 1939 llegará a definir materialidades, colores y volumetría de las edificaciones, así como el establecimiento de *Sectores Especiales*, los cuales "correspondían a áreas aledañas a edificios históricos o a zonas de relevancia arquitectónica y por tanto requerían de un mayor detalle en la regulación de las nuevas edificaciones" (Rosas y Vicuña, 2015, p.32).

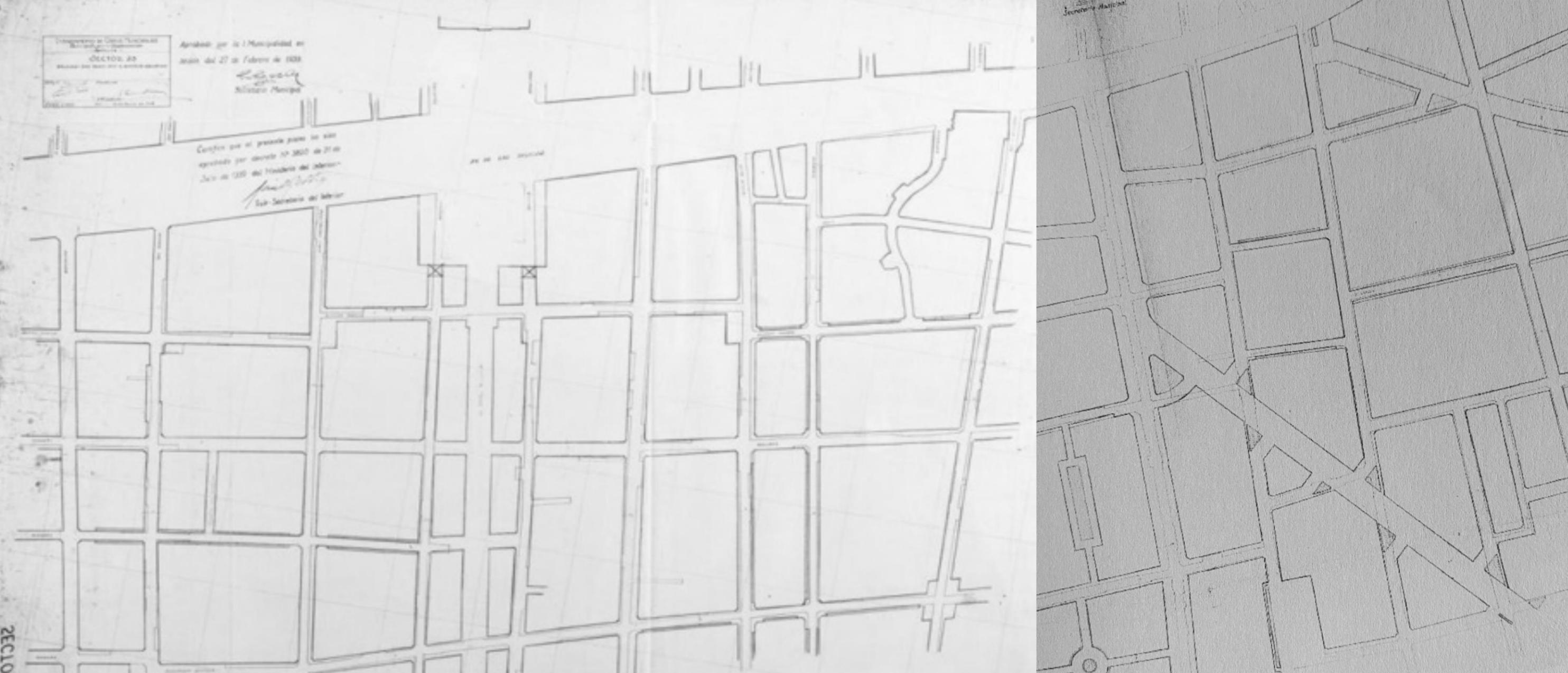
Decreto N.º 4.716, de 12 de septiembre de 1939 que aprueba la "Ordenanza Local de Edificación para la comuna de Santiago" acordado por la Ilustre Municipalidad de Santiago en sesión de 4 de agosto de 1939 (Publicado en "Diario Oficial" N.º 18.486, de fecha 10 de octubre de 1939) Desarrollado por Arquitecto Roberto Humeres bajo los lineamientos de Brünner.

Dentro de las huellas que nos deja el POUCS (1939), respecto del suelo público entorno del convento. Se tiene que esta zona será afecta a la condición de *Zonas Especiales*, para la protección y valoración del edificio patrimonial, y del área pública que genera su accesibilidad, resguardando el campo visual del monumento y del conjunto de edificaciones asociadas. Por lo tanto, de estas disposiciones, se puede deducir, que existe una incipiente protección patrimonial a ciertos edificios emblemáticos, que se encuentra integrada en las disposiciones de la nueva ordenanza para consolidar de una adecuada "forma moderna" con su entorno singular. Imagen 14.

El Artículo 6º de la Ordenanza del POUCS, indica lo siguiente: "Se considerarán como sectores sujetos a reglamentación especial, en lo que se refiere a altura de edificación y servidumbres estéticas los sectores siguientes: 1) Barrio Cívico. 2) Avenida General Bulnes, entre Alonso Ovalle e Inés de Aguilera. 3) Sector Sacramentinos, entre San Francisco frente a Ricardo Santa Cruz y Palacio Cousiño frente a Dieciocho. 4) Plaza de Armas. 5) Plazuela de los Tribunales. 6) Bandera, Catedral y Morandé frente al Congreso. 7) Plazuela Santo Domingo. 8) Plazuela del Teatro Municipal. 9) Sector Cerro Santa Lucía. 10) Parque Forestal. 11) Avenida Bernardo O'Higgins (paramento sur) desde Serrano hasta la fachada del Templo San Francisco. 12) Paramento norte de la Avenida Bernardo O'Higgins entre San Martín y Mac Iver paramento sur desde treinta metros al oriente de San Ignacio hasta Serrano" (Ordenanza Local de Edificación, 1939). Sería un primer desarrollo respecto de los futuros ICH y ZCH comunales.

1940 Plan Santiago, Ministerio de Obras y Dirección de Obras Municipalidad, según directrices de Brünner.

1942 Ley creación Colegio de Arquitecto



*Imagen 25*

*Planos N°23 y 36 del año 1939 – Planos de detalle, a escala 1: 1000. Sector Eje Bulnes / Santa Rosa. “El Plano Oficial de Urbanización de Santiago de 1939 y la ‘ciudad moderna’ ideada por el ingeniero-arquitecto Karl Brunner.” Recuperado de Strabucchi, 2013, Proyecto VRI PUC.*

Elvira Pérez (2016) en su tesis doctoral, cita a las palabras de Brünner cuando hace el siguiente análisis visual: *“Al describir la Alameda Brunner indica que la gran avenida hacia el oriente, además del aspecto majestuoso de la Cordillera, remata en una serie de polos visuales como la iglesia de San Francisco, del Carmen y el cerro Santa Lucía, mientras critica la falta de referencia visual mirando desde la parte central hacia el poniente, estableciéndose con ello la ausencia de un complemento arquitectónico como el producido por la torre de la iglesia San Francisco”*. Imágenes 11 y 18.

Lo anterior, permite la consolidación del frente de acceso de la Iglesia, como también, la parte posterior de ella por medio de la rectificación del perfil vial de la Alameda que se irá materializando hacia el Oriente.

No seguirá la línea de la Iglesia, sino un nuevo ancho vial hasta la sede central de la Pontificia Universidad Católica de Chile y la Plaza Italia.

Adicionalmente, se generan las primeras afectaciones a declaratorias de utilidad pública para la formación de nuevas aperturas y loteos de Macro-manzanas, tal como se produce donde actualmente se ubica el Pasaje Juan Antonio Ríos y la nueva extensión de la calle Paris hasta la avenida Santa Rosa, produciendo una relación entre el nuevo Macro-lote con el barrio Paris – Londres y, por ende, con la Iglesia misma. Ver imágenes 15 y 25.

Las fotografías de Enrique Mora coinciden con la atractiva visual que aparece desde el cerro Santa Lucía hacia la parte posterior de la Iglesia, siendo también coincidente con el campo visual de observación que establecía el urbanista Austriaco. Ver imágenes 12, 13, 14, 13 y 18.



*Imagen 26*  
*Autor: desconocido, 1963.*



*Imagen 27*  
*Higinio González y Juan Pablo Avendaño, 1964.*

*“Efectivamente, Brunner reafirmó la condición de centralidad del centro histórico en su Proyecto de Transformación de Santiago (el primero luego del de Vicuña Mackenna en 1875). Lo designó como “La City”, el centro comercial y gubernamental por excelencia, reconociendo claramente la definición de distrito único con que ya contaba el llamado triángulo fundacional en el plano de Tornero de 1912. Con su función en este primer zoning de la ciudad, se acentuaba la condición del centro como una serie de subsistemas interrelacionados, superpuestos a la cuadrícula base.” (Rosas, 2011, p.118) Ver imagen 24.*

Desde la transformación de Santiago impulsada por Mackenna Subercaseaux, aumentará significativamente el parque automotor eliminando progresivamente la tracción de tipo animal, pero no es hasta el gobierno de Aguirre Cerda, que ocurre una huelga general de los transportistas de tranvías; momento en que se aumentará la adquisición de buses suponiendo una baja rentabilidad social de los tranvías.

Entonces se suscitan una serie de intervenciones, entre las más importantes y que son necesarias destacar dentro la imagen 15, son:

- Rectificación de línea Cine Santa Lucia, 1937 del Arqto. Eduardo Valdés Freire (plan de Brunner desde 1934)

- Rectificación de línea, apertura y loteo de macro-manzana pasaje Juan Antonio Ríos y calle Paris, 1945.

- Apertura calle Marcoleta y Ensanches de calles Ahumada, San Antonio, Mac-Iver, Bandera - San Diego, Arturo Prat y avenida Santa Rosa.

- Rectificación de línea y apertura diagonal Paraguay POUCS, 1939. Y plano de loteo con urbanización de la propiedad de don Pedro Medina, 1943.

- Rectificaciones de línea y plazoletas en calle Alonso de Ovalle.

- Establecimiento Normas del Eje Cívico *“Tal como lo conocemos hoy, el Barrio Cívico fue resultado de un proyecto de Carlos Vera Mandujano, de 1937. Este proyecto encuentra sus orígenes en las ideas de Karl Brunner”* Imagen 20 y 21.

- Rectificación ladera Sur del carro Santa Lucia y la Alameda entre calles Santa Lucia – Victoria Subercaseaux.

Este último plan de intervención fue parte de la elaboración de planos municipales para el aislamiento del Cerro; se expropiarían y se derribarían todos los edificios existentes en el triángulo comprendido entre la Alameda, el Cerro y la calle Victoria Subercaseaux y se destinaría ese terreno a jardines públicos, con lo cual se aislaría completamente el cerro Santa Lucía de la edificación que en ese momento lo circundaba por el lado Sur. Imágenes: 15, 28, 30.

*“Confía, entonces, en que resistiendo la opinión lega de gente que desconoce las conveniencias técnicas de la solución adoptada, se seguirán estrictamente las normas que propusiera el profesor Brunner, reformando, también, la línea aprobada para el costado sur de la Alameda, entre Carmen y Lira, dándole la suave curva sin quebraduras defectuosas y de mayor ensanche que consulta el proyecto Brunner.” (Revista de arte, 1936, p.35).*

Respecto de lo anterior, después de sostener algunas observaciones desde el Instituto de Urbanismo en el año 1936, los reparos modificaron parcialmente la propuesta inicial del urbanista austriaco *“Acabo de remitir los antecedentes al jefe del Departamento, señor Roberto Humeres...”* (Revista de arte, 1936, p.38).

*“Por lo tanto, la arquitectura y la arquitectura paisajista crean obras que, por lo general, tienen su razón utilitaria y cuando tales tareas de arte paisajista están en relación con obras arquitectónicas, se sirve la arquitectura paisajista, a menudo, de agregados arquitectónicos, como ser terrazas, fuentes de agua y escalas, para conseguir la solución deseada.” (Oskar Prager, 1935, p.14). Revista de arte. “Observaciones estéticas sobre el arte de los jardines”.*

De las citas anteriores, se desprende la idea de establecer un despeje de las perspectivas visuales hacia los elementos y referentes significativos de la ciudad y que enfrentan al amplio campo visual de la Alameda. Un criterio similar fue para la Iglesia de San Francisco.



*Imagen 28*

*Revista de arte : n° 7, 1935.*

*Universidad de Chile.*

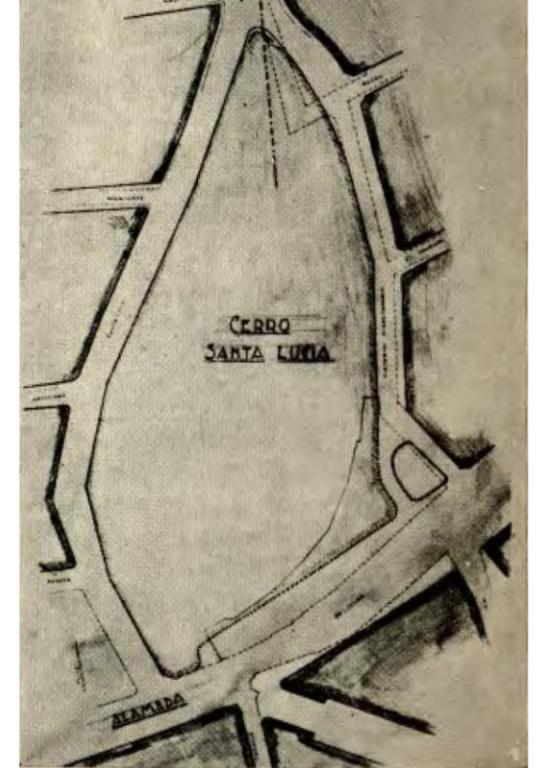
*Sección a cargo del Instituto de Urbanismo.*

*En su segunda estadía en Santiago, el profesor Brunner, ante la exigencia del aislamiento, dejó un proyecto que conciliaba ambas cosas: se obtenía el total aislamiento del Cerro, separándolo de todas las construcciones que actualmente tiene adosadas, pero al mismo tiempo se dejaba inmediato a él un triángulo edificado que cumple con las exigencias plásticas.*



*Imagen 29*

*Higinio González y Juan Pablo Avendaño, 1964.*



*Imagen 30*

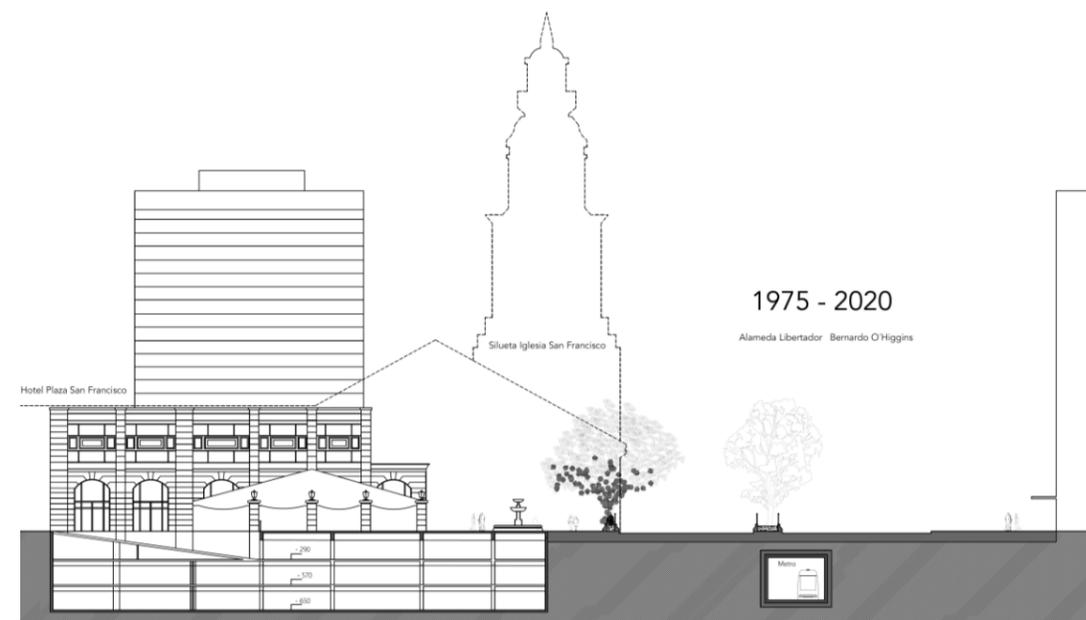
*Revista de arte : n° 7, 1935.*

*Universidad de Chile*

*Plano en la Sección a cargo del Instituto de Urbanismo.*

*Se estima, es una propuesta inicial basada en la rectificación de la Alameda, propuesta inicial de aislamiento del Cerro Santa Lucía, llevada por Roberto Humeres.*

**Rectificaciones de Juan Parrochia al entorno de la Iglesia de San Francisco; el Metro y sus pasos bajo nivel que aún configuran a la actual Alameda.**



*“Resulta entonces que las ideas que se manejan a propósito del desarrollo urbano son opiniones esporádicas, no persistidas en el tiempo, jamás implementadas, y que cada cinco años volvemos a empezar de nuevo y quedamos en el mismo lugar, porque las ciudades siguen creciendo independientemente de los urbanistas y planificadores.”*

Juan Parrochia, en un foro sobre Santiago (Revista AUCA, 37, 1979)

Notables palabras del urbanista como si se tratara de una máxima del urbanismo. Ahora bien, la presente tesis viene a reflotar algunas de esas ideas esporádicas, jamás implementadas, porque si no fuese así, él mismo, jamás hubiera reconocido la idea de Brünner para establecer una línea de ferrocarril subterránea -Metro, apócope derivado de Metropolitan Railway- para la ciudad de Santiago. Imagen 22.

Antes de exponer su intervención en el contexto de la presente tesis, debemos señalar algunos hitos importantes:

1951 Declaración de Monumento Nacional a la Iglesia San Francisco, se realizarán las primeras Declaratorias de Monumentos Históricos Nacionales en Santiago, correspondiente al Palacio de La Moneda, la Catedral de Santiago, la Iglesia y Convento de San Francisco, y la Iglesia de Santo Domingo.

1953 Creación de CORVI, de gran importancia para la formulación de políticas de vivienda de alcance Nacional.

Creación de Dirección de Planeamiento de Ministerio de Obras Públicas.

1958 “Plan Duhart” de Remodelación en el centro de Santiago, en base a un esquema de torre, placa y pasajes peatonales que rompen manzana tradicional.

Se inicia Proyecto de complejo Vial Norte – Sur, Juan Parrochia B., Juan Honold D., Iris Valenzuela A., Claudio Barros T., Cesar Fuenzalida M., Irene Boisier P.

1960 Plan Intercomunal de Santiago (Juan Honold, Pastor Correa y Juan Parrochia).

1960 Época de institucionalización de la Planificación a nivel del Estado y de la enseñanza, promovida por la ideología desarrollista.

El desarrollo urbano sigue un esquema policéntrico, favorecido por la vialidad de circunvalación que se consolida gradualmente. La influencia tardía del CIAM tiene una traducción a nivel de esquemas de remodelación urbana, que siguen una versión simplificada o incompleta de principios urbanísticos.

La tendencia a la simplificación urbana del CIAM es fuertemente criticada por urbanista Luis Muñoz Maluschka, el cual, fue docente de Parrochia (1947-53) y posterior jefe de planeamiento urbano.

1963 La Alameda presenta para aquel tiempo una clara arborización de especies de gran tamaño en hileras establecidas por las caleteras con bandas de estacionamientos a ambos costados de la Alameda. Ver imágenes 15, 17, 19, 26, 27, 29.

Previo aparición en el ejercicio público del urbanista Juan Parrochia, hubo una serie de avances en los estudios de la vialidad y del transporte urbano en el marco de la planificación intercomunal. En el año 1957, se sostuvo el informe de la comisión N°8, sobre “Asuntos de Vialidad y Transporte”, presidida por el Arqto. Juan Honold Dunner, en la cual se comentan las deficiencias del transporte de superficie; en un año había 3.115 accidentes, de los cuales un 42 % fueron culpa exclusiva del peatón. Se señala que los transportes de superficie eran inadecuados para las necesidades de la ciudad, la cual se desarrollaba rápidamente. (Pávez, 2006, p.262 y 263).

Respecto de la Alameda y la Iglesia de San Francisco en el periodo 1960-1979.

En ese momento previo, también se sostiene la visita del Ingeniero norteamericano Sidney H. Bingham, que recomienda la implementación de redes subterráneas y la utilización de estacionamientos de autos en las periferias de un centro urbano que pueda usar una red atractiva de buses y *trolley - buses*, sin la existencia de vehículos particulares dentro de ese perímetro. Entonces, se concluyó que, a largo de un plazo, el programa de locomoción debía ser el subterráneo. Fue bajo la jefatura de Juan Honold y bajo la razón de la "*Vialidad urbana*" que emerge la figura del destacado urbanista Juan Parrochia, que posteriormente sería designado por Alessandri, como miembro de una comisión para estudiar los problemas del tránsito urbano de Santiago. Para el año 1965, fue designado como jefe del Departamento de Planes en la Dirección de Planeamiento y Urbanismo, además de ocupar otras designaciones las que le permiten realizar 40 estudios de factibilidad de transportes hasta el año 1970 y finalmente ser nombrado primer director general del Metro de Santiago, e inaugurarlo en 1975.

María Isabel Pávez (2004), investigadora del departamento de Urbanismo de la FAU, relata la gran relación e influencia posterior en los planes de construcción de Juan Parrochia, luego de ser arquitecto del *PRMS* (Plan Regulador Metropolitano de Santiago) por el año 1960. Estos planes también motivaron las transformaciones de escala local, complementarios a la incorporación del Metro a escala metropolitana.

En el libro "*Semi Urbano y Semi Humano*" (1989), Juan Parrochia da cuenta del déficit de obras para la infraestructura del transporte urbano de Santiago, en la cual se estima una necesidad para más de seis millones de habitantes al término del Siglo XX. No obstante, vemos en su trabajo una capacidad de considerar la multiplicidad de aspectos normativos de las diferentes escalas de la planificación, de los sistemas de transporte y las políticas de movilidad del momento en todas las obras que participa, reconociendo tres corredores de transporte importantes para la ciudad; corredor Poniente - Oriente (Alameda y Línea 1 del Metro; las excavaciones en modo trinchera comienzan en 1969 y se inaugura un primer tramo en 75), corredor Norte-Sur (Vialidad y Línea 2 del Metro) y corredor de Circunvalación.

Construirla la Línea 1 del Metro a modo de trinchera, implicaron excavaciones a tajo abierto con un mínimo 18 metros de ancho (por ambos taludes), siendo una diferencia sustancial al modo actual de construir redes de metro, por intervenir el suelo a nivel de superficie. Su obra también consideró modificar el perfil vial a nivel de superficie que cruza el Eje Cívico. Ver imagen 31 y 32.

Por el año 1969, Gustavo Munizaga en la revista CA N.º6, comenta respecto del mal aspecto de la Alameda, convertida en estacionamiento de autos, depósito de camiones e incluso de talleres de reparación de buses in-situ, que parece revelar la total indiferencia y falta de control de las situaciones informales en ese eje emblemático. También pone en relieve que la situación de Santiago se compone de una población de unos 3 millones de habitantes con una estimación 32.200 has. de extensión y 25 kilómetros de recorrido continuo por Avda. Bernardo O'Higgins. En ese entonces, ya se alertaba de los grandes problemas que pueden afectar a una ciudad capital centralizada.

Por otro lado, Hernán Rivera dice: "*El habitante de Santiago con la pérdida constante de espacios peatonales y áreas libres ha dejado de ser actor. La Alameda es el área de los vehículos, aún en el sector entre Teatinos y Cumming. Cada vez el auto pide más, porque lo dejamos andar por todas partes. Nuestras Ágoras de la Constitución, la plaza de los Tribunales, son hoy el motor. La Pascua y el Año nuevo contaban con su espacio en la antigua Alameda donde proliferaban actividades humanas en tributo a la comunicación. Ventas, pequeños escenarios, floristas: hoy ya no están. El hombre ha sido arrinconado en las haceras, La ciudad se sigue transformando en vías. A los planificadores nos corresponde convertir al habitante en un actor que participe de los méritos de la vida urbana.*" (CA N.º6, 1969, p.34).

Años después, por el año 1974 (CA N.º 12-13) el Colegio de Arquitectos hace una propuesta de diseño urbano para la remodelación de un tramo de la Alameda, a fin de sostener una opinión crítica respecto de las obras del Metro realizadas por el Ministerio de Obras públicas. Los diseños grafican la recuperación de la condición de un paseo amplio y tranquilo, pues, con el tiempo y con el incremento del tráfico vehicular, fue creciendo en pistas y consecuentemente angostado la faja del paseo propiamente tal.

Exponen que la remodelación de Metro genera un espacio o paseo central de difícil acceso para el ciudadano. La idea del Colegio se centrará en proponer que los paseos sean trasladados hacia los frentes de las edificaciones a ambos costados de la Alameda, y con ello generar una crítica propositiva, que se contraste a la estructura segregada del espacio público central - proyecto del Arquitecto Claudio Barros- aislado ante el gran paso motorizado, ver imagen 43.

Lo notable de la propuesta del Colegio de Arquitectos, es la proposición de una doble corrida de arborización y el cierre de las bocacalles para generar paseos continuos. Situación coincidente y compartida en la propuesta final de Juan Parrochia para el sector de Estación Metro Universidad de Chile, que, en sus accesos y salidas para ambos costados de la Alameda, desarrolla nuevos veredones peatonales, que paulatinamente se consolidaran en la construcción de amplios paseos gracias a gestión de municipal, por medio de sus alcaldes Mekis y Ravinet. Ver imágenes 31, 34, 35 y 43.

CARTOGRAFIA PROPUESTAS DE  
ANDENES PEATONALES  
JUAN PARROCHIA. 1974 - 75.

Ampliaciones por accesos y salidas del metro,  
cierres y control de accesos a bocacalles en  
Alameda Libertador Bernardo O'Higgins  
Imagen 31

Espacio público eje central de la  
Alameda, fue diseñado y ejecutado  
en 1974 desde metro Moneda hacia  
el Poniente y Avda. Ricardo  
Cumming, proyecto del Arq  
Claudio Barros.

El Arq Claudio Barros, bajo la  
Dirección de Parrochia, diseña un  
anteproyecto Entorno al palacio de la  
Moneda (Plaza Cívica), el cual no se  
construye, para dar paso a la  
construcción del proyecto  
Remodelación Plaza Bulnes, de  
Juan Echenique G., José Cruz C. y  
Roberto Boisier, 1979.

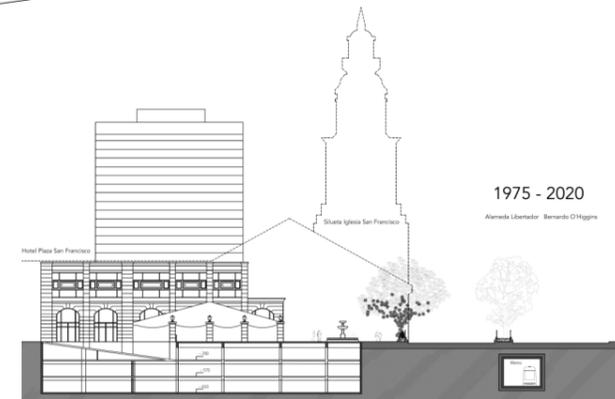
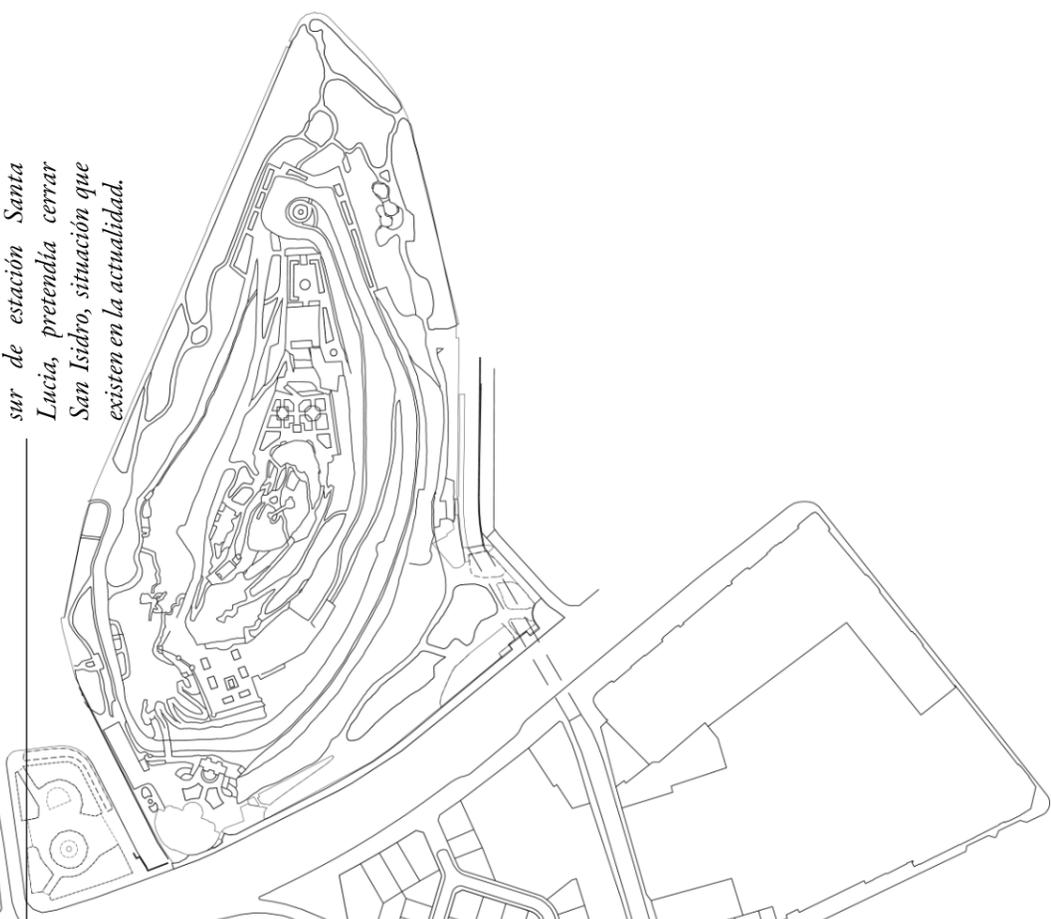
Ensanche veredones o andén  
peatonal Sur y Norte de la Alameda  
en accesos y salidas del metro estación  
Universidad de Chile.

Una platabanda central que limita  
las interferencias vehiculares y  
peatonales de los antiguos cruces  
desde o hacia las calles laterales de  
la Alameda.

Reconoce plano Seccional n° 4793  
plazuela frente a Iglesia de San  
Francisco conforme a plano de  
elaboración CORMU.

Reconoce establecer la eliminación de  
atravesos de vehículos provenientes  
de San Antonio y los giros desde la  
Alameda al Oriente, para establecer  
una plazoleta en la parte posterior a  
la Iglesia.

Originalmente la salida  
sur de estación Santa  
Lucía, pretendía cerrar  
San Isidro, situación que  
existen en la actualidad.



Respecto de la propuesta “Anteproyecto de N°2 Entorno del Palacio de La Moneda” (1975, no realizado) del arquitecto Claudio Barros -arquitecto del proyecto de la remodelación del bandejón central de Alameda en estación Metro Moneda-, y que fue presentada por la Dirección del Metro para sus obras complementarias, podemos señalar lo siguiente:

*“Se observa en primer lugar una gran plaza en forma de pentágono, donde se inscribe una estrella que acoge el escudo nacional en su centro, la “Plaza de los Héroes”, la cual contiene soterrada la “Tumba del Soldado Desconocido”. Esta plaza distribuye dos monumentos en el borde norte, paralelo a la moneda, el del Gral. San Martín, al poniente y el del Gral. José Miguel Carrera al oriente.” Imagen 32.*

De Norte a Sur se puede apreciar tratamientos neobarrocos a nivel de suelo, no obstante, al sur de la plaza de los Héroes se desarrolla de forma trapezoidal el monumento, cripta y museo del Libertador Bernardo O’Higgins, y finalmente más al sur se encuentra -en base de un trazado circular-, el monumento del Gral. Bulnes y así dando inicio al eje del mismo nombre.

A pesar de no ser realizado, el desarrollo del proyecto motiva la construcción del altar de la Patria y plantea ideas proyectuales que serán consideradas después en el proyecto de plaza de la ciudadanía del Arquitecto Cristian Undurraga.

En un encuadre desde La Iglesia de San Francisco hacia la Alameda, comprendido al centro por el convento (la plaza de acceso Iglesia y calle San Francisco) entre el Eje Cívico hasta Santa Lucía, a continuación se presenta un cronograma de la evolución que ha sostenido el entorno desde la aparición de la Línea 1 del Metro.

1966 Creación del Ministerio de Vivienda y Urbanismo y sus cuatro corporaciones, especialmente en distintos aspectos del desarrollo urbano y habitacional: CORMU- CORVI-CORHABIT-COU.

1969 Remodelación San Borja (Bellalta y equipo). Primera remodelación masiva del centro, con modelo de “Torre”, alta densidad, ruptura manzana, técnicas intensivas de construcción, concertación público- privada.

1969 -1970 Estudio Pre- inversional Santiago (por áreas).

Estudios del Ferrocarril Metropolitano; revisan vialidad vehicular de Santiago.

1970 CORMU: Proposición uso suelo y zonificación Santiago (Wacholtz y equipo).

1973 Estrategia oficial de desarrollo urbano. Reduce la influencia de la planificación y suprime el límite urbano. Consecuencias concretas: urbanización extensiva en desmedro de la tierra cultivable; núcleos dispersos de alta densidad, en sectores residenciales oriente.

1974 Inauguración de Línea 1 del Metro bajo la Alameda

1974 Remodelación Eje cívico Bulnes.

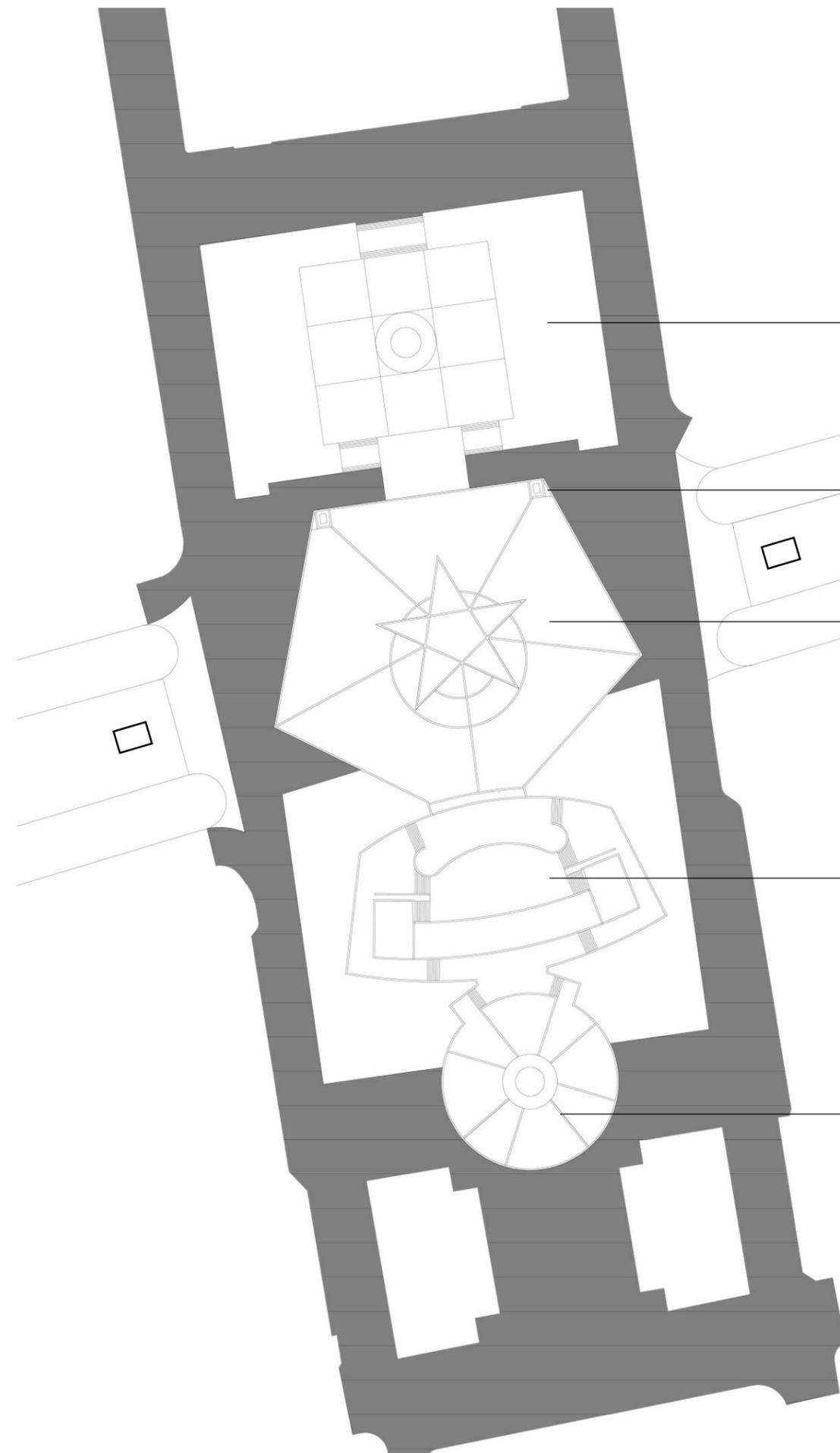
1976 MINVU y SERVIU patrocinan Concurso Remodelación Santa Isabel, en sector centro –Sur. U. Vecinal de alta densidad.

1977 El 1 de febrero de 1977 se iniciaron las primeras obras de construcción del paseo Ahumada, que fueron concluidas el 22 de noviembre del mismo año. En enero de 1978 finalizaron los trabajos en las otras 3 cuadras aledañas y se instaló un juego de aguas danzantes en la intersección con la Alameda. Asimismo, se creó un nuevo acceso a la estación Universidad de Chile de la Línea 1 del Metro de Santiago.

1979 Decreto que libera el límite del área urbana de Santiago.

ANTEPROYECTO N°2 ENTORNO PALACIO DE LA MONEDA  
JUAN PARROCHIA. 1975.

Eje Cívico y Soterramiento de Alameda Libertador Bernardo O'Higgins  
Imagen 32



Plaza con inspiración neobarroca, que contiene en su centro una pileta circular, y está flanqueada a ambos lados por parterres de césped con dos líneas de árboles a cada lado.  
Disposiciones del paisajismo de Brünner y Vera.

Plaza Los Héroes, la cual contiene soterrada la "Tumba al Soldado Desconocido"  
Esta plaza distribuye dos monumentos en el borde Norte, paralelo a la moneda, el del Gral. San Martín, al Poniente y el del Gral. José Miguel Carrera al Oriente.

Diseño de base trapezoidal de inspiración Neobarroca, que comprende monumento, cripta y museo del Gral. Bernardo O'Higgins.

Diseño de base circular, se ubicaría el monumento al Gral. Bulnes.

Pasos bajo nivel a propuesta de "Anteproyecto nº 2 Entorno Palacio de La Moneda", 1975 Arquitecto Claudio Barros y Dirección General del Metro de Juan Parrochia.

Pasos bajo nivel San Diego / Bandera Considera paso peatonal y galería comercial. 1974 - 1975.

"Aquí dentro de poco no habrá otra solución que la de enterrar el tranvía, es decir, construir a lo menos por sectores, el metropolitano, al cual los tranvías bajarían por rampas." (Brünner, 1932).

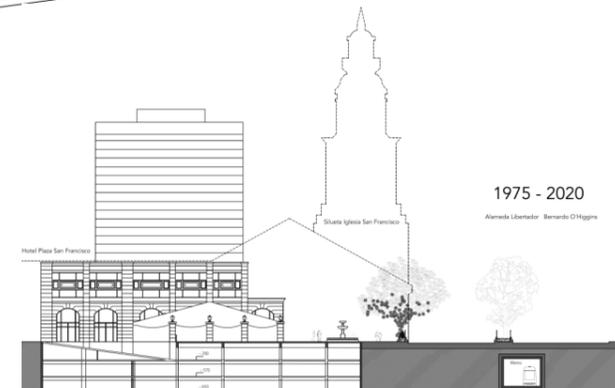
Pasos bajo nivel Serrano / Estado, no realizado. De igual forma se cierra la salida de calle Serrano, ya que interfiere con detención del transporte público.

Bloqueo atravieso San Antonio / San Francisco. No realizado.

Paso bajo nivel Santa Rosa / Mac Iver, realizado sin rampas y tapado. 1975.

Paso nivel Santa Lucia, desarrollado por la CORMU en 1970. Modifica el proyecto original de acceso Diagonal Paraguay.

Paso bajo Nivel calle Lira. 1974 - 1976.



Respecto de las intervenciones y propuestas de Parrochia al entorno del sitio del convento.

Es notable su esfuerzo de consolidar el Eje Cívico, que consulta desde la "plaza Bulnes" como parte de los proyectos originales, proyectados por Metro en 1973-75, como parte de un Plan Seccional de una gran Plaza Cívica Nacional, totalmente peatonal y con la idea de un proyecto que hunde la Alameda por debajo de ese gran eje peatonal. Y al aproximarse al tramo que comprende la Iglesia de San Francisco, su propuesta reconoce el cierre de la calle Londres con la finalidad de materializar otro seccional (1972) que se establece para la ejecución de una plaza colonial –realización conjunta por el Metro de Santiago, Vialidad Urbana, Municipalidad de Santiago y Ministerio de Vivienda y Urbanismo-. Según Parrochia, esta plaza forma un conjunto con las plazuelas contempladas frente a la Universidad de Chile, a la entrada de calle Estado y al inicio de calle San Antonio.

Dice Parrochia (1980), " *Frente a la Iglesia antes mencionada, está el cruce de San Antonio y su prolongación oblicua por la calle San Francisco. Este será también eliminado, quedando resuelto en conjunto con el doble paso bajo nivel de Santa Rosa. Con esta solución se eliminará el peligroso nudo que se produce en dicho lugar, y se configurará una segunda plazuela en la parte posterior de la Iglesia.*" (p.100). El subrayado es nuestro. Ver imagen 34.

Continúa y agrega diciendo, "La intersección de Santa Rosa consulta un paso bajo nivel, de doble vía en cada sentido. Este fue construido en su mayor parte en el año 1975, tapándose en 1976 en espera de la construcción de las rampas de acceso. En la primera cuadra al Norte y Sur de la Alameda en Santa Rosa y Mac-Iver, confluirán los tránsitos de San Antonio a San Francisco, eliminándose así, el nudo más obstruyente de Alameda." Ver imagen 33.

Las intenciones de Parrochia y la compresión del plano "Remodelación Alameda B. O'Higgins" (1974) que desarrolla para el tramo Palacio de la Moneda – Santa Lucía, nos demuestra su intención de protección y de respeto del suelo público entorno del convento. El proyecto de paso bajo nivel Santa Rosa no se concreta, pero nos deja una huella de planificación, protección, y cuidado de Parrochia respecto de la parte posterior de la Iglesia. Son sus argumentos proyectuales que buscan una mayor eficiencia al transporte interurbano que cruza por ese lugar, eliminando parte de la semaforización asociada a la motorización de ella, para dejar solo la de índole peatonal.

Parrochia, relata la construcción del paso bajo nivel de la calle Santa Lucía que empalma con la calle el Carmen y diagonal Paraguay en el año 1970, obra efectuada complementariamente con la CORMU. El paso de calle Lira y Subercaseaux, que fue construido en 1974-1976. El paso inferior de doble vía por avenida Santa Rosa fue ejecutado parcialmente en 1975, prometiendo una pronta finalización de su ejecución debido al interés de calcular el lucro cesante y los mayores costos de tránsito habidos, en este punto durante 4 años. (Parrochia, 1980, p.100 y 102).

Por efecto del cierre de bocacalles hacia la Alameda, dentro del tramo comprendido entre Zenteno y Santa Rosa, se ha adquirido una condición potencial de paseo peatonal con el avance del tiempo. El ancho del paseo peatonal pareciera estar gobernado por el ancho de la nave central de la Iglesia de San Francisco.

Lo anterior, son decisiones que ayudan a la peatonalidad, pero también a una mayor transferencia peatonal en los niveles de accesibilidad o de salidas del metro hacia ambos lados Norte / Sur de la Alameda.

CARTOGRAFIA PROPUESTA  
ANDEN SUR  
JUAN PARROCHIA  
Aproximación San Diego a Santa Rosa  
Imagen 34

Entre San Diego y Arturo Prat, se elimina caletera frente a la Universidad de Chile y se bloquea el giro de entrada desde Alameda. 1975.

El nuevo ancho del andén sur proveniente desde San Francisco se ve interrumpido por las caleteras de propuesia bajo nivel del Eje cívico, manzana entre Zenteno y San Diego. Posteriormente intervenida por el municipio para su continuidad.

Paradero de buses.

Reconocimiento de Seccional CORMU. 1972.

Reconocimiento de plazuela posterior a la Iglesia de San Francisco, trata de otorgar aumento de anchos de las aceras y propone cambio de tránsito para calle San Francisco.

Intervenciones desarrolladas en el Espacio Público, para hacer más fluida la Alameda:

- Cierre de bocas de calles Serrano y San Isidro.
- Solo salidas desde calles San Diego, Arturo Prat, San Francisco.
- Cruces peatonales subterráneos, disminuye semaforización.
- Bandejón central pensado en separar tráficos rodados.

*CARTOGRAFIA EXISTENTE DE  
ANDENES PEATONALES  
JUAN PARROCHIA. 1974 - 79.*

*Ampliaciones por accesos y salidas del metro,  
cierres y control de accesos a bocacalles en  
Alameda Libertador Bernardo O'Higgins  
Imagen 35*

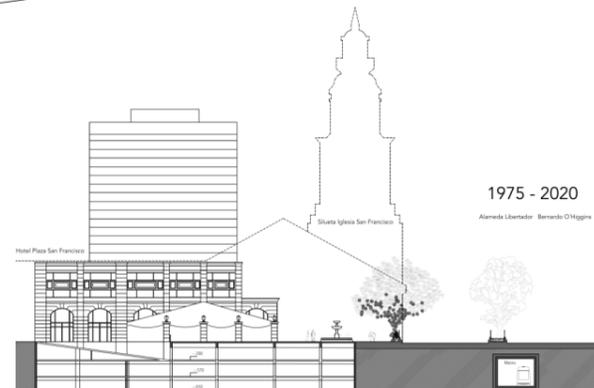
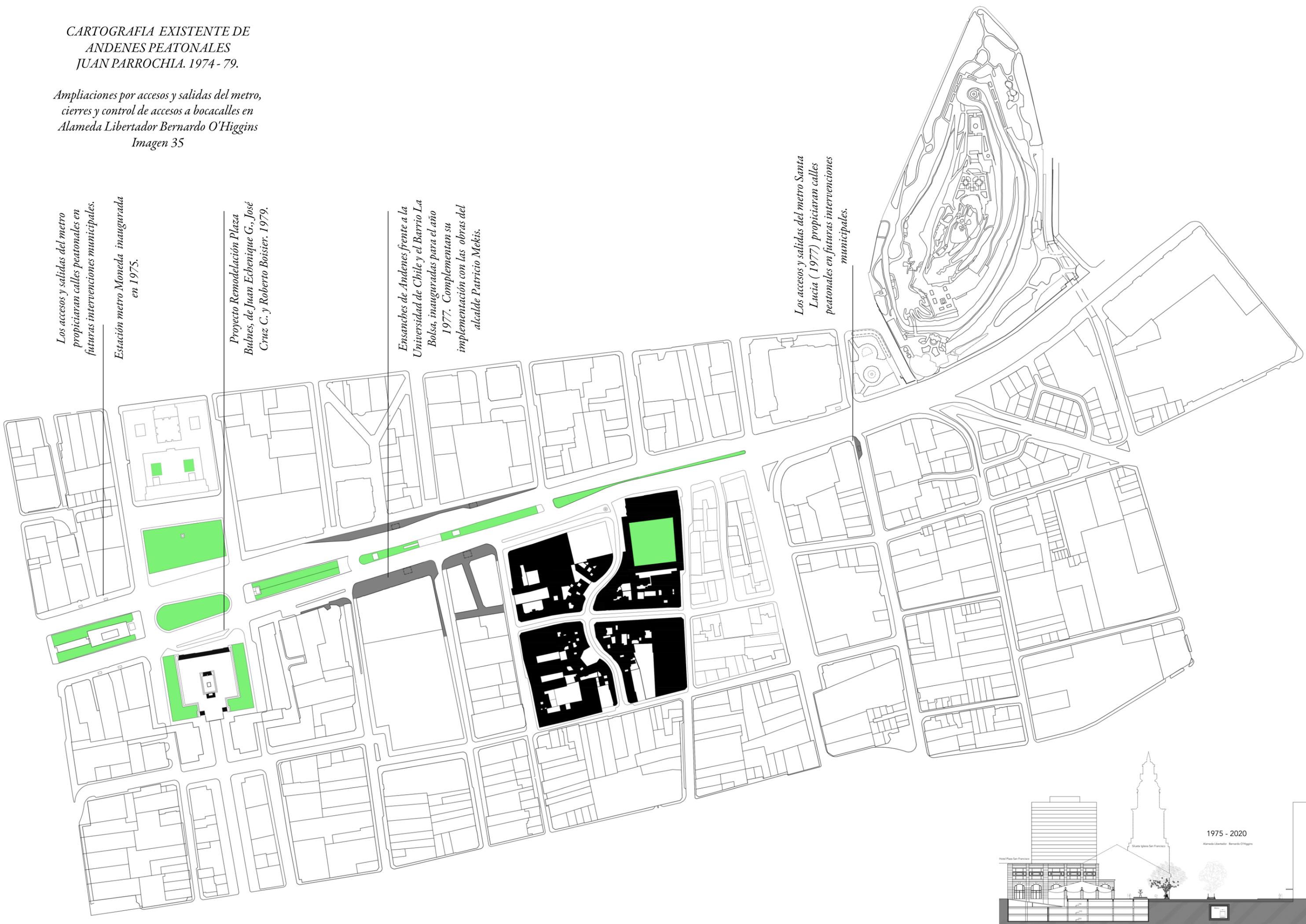
*Los accesos y salidas del metro  
propician calles peatonales en  
futuras intervenciones municipales.*

*Estación metro Moneda inaugurada  
en 1975.*

*Proyecto Remodelación Plaza  
Bulnes, de Juan Echenique G., José  
Cruz C. y Roberto Boisier. 1979.*

*Ensanches de Andenes frente a la  
Universidad de Chile y el Barrio La  
Bolsa, inauguradas para el año  
1977. Complementan su  
implementación con las obras del  
alcalde Patricio Mekis.*

*Los accesos y salidas del metro Santa  
Lucía (1977) propician calles  
peatonales en futuras intervenciones  
municipales.*



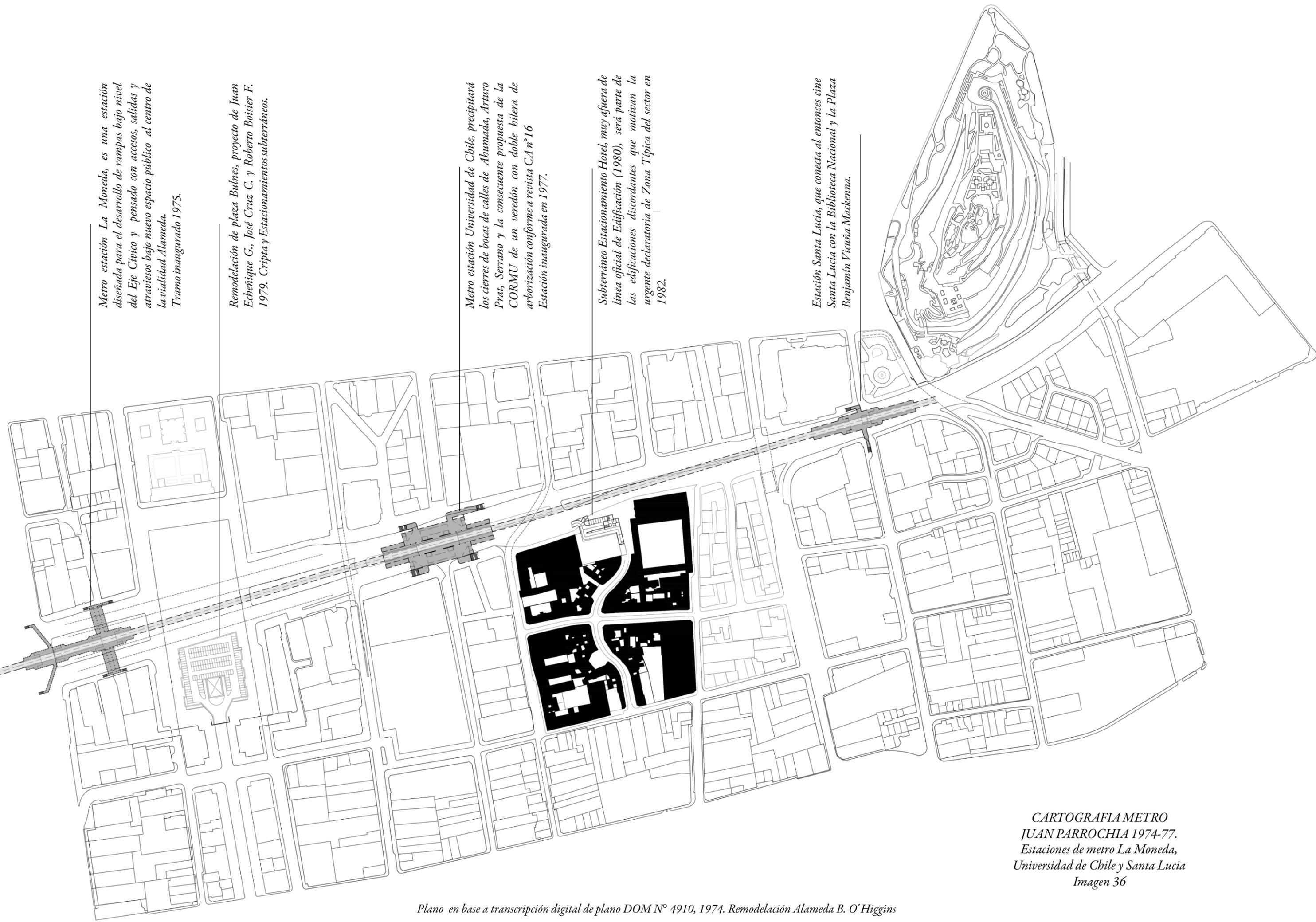
*Metro estación La Moneda, es una estación diseñada para el desarrollo de rampas bajo nivel del Eje Cívico y pensado con accesos, salidas y cruces bajo nuevo espacio público al centro de la vialidad Alameda.  
Tramo inaugurado 1975.*

*Remodelación de plaza Bulnes, proyecto de Juan Echeñique G., José Cruz C. y Roberto Boisier F. 1979. Cripta y Estacionamientos subterráneos.*

*Metro estación Universidad de Chile, precipitará los cierres de bocas de calles de Ahumada, Arturo Prat, Serrano y la consecuente propuesta de la CORMU de un veredón con doble hilera de arborización conforme a revista CA nº 16 Estación inaugurada en 1977.*

*Subterráneo Estacionamiento Hotel, muy afuera de línea oficial de Edificación (1980), será parte de las edificaciones discordantes que motivan la urgente declaratoria de Zona Típica del sector en 1982.*

*Estación Santa Lucía, que conecta al entonces cine Santa Lucía con la Biblioteca Nacional y la Plaza Benjamín Vicuña Mackenna.*



*CARTOGRAFIA METRO  
JUAN PARROCHIA 1974-77.  
Estaciones de metro La Moneda,  
Universidad de Chile y Santa Lucía  
Imagen 36*

**Rectificaciones Locales; Cormu y las propuestas de revitalización de la Macro-manzana al entorno del sitio.**

El año 1976, el Departamento Técnico de la CORMU formuló una propuesta llamada *“Proposición de sistema vial diferenciado”* destinada a resolver con armonía y a bajo costo el tráfico en el centro de la capital, distinguiendo tres modos de desplazamiento: uno rápido de puerta a puerta, otro lento y un tercero de paseo. Cada una de esas modalidades debía generar un perfil de vías diferenciado. Se propuso una supermanzana formada por la Alameda, Alonso Ovalle, Serrano y Santa Rosa, en la cual quedaba inscrito el barrio Paris-Londres, como prototipo de la modalidad de paseo (peatonal). El proyecto se definió mediante un plano seccional entregado a la Dirección de Obras de Santiago y a la Dirección de Planificación del Desarrollo Urbano del MINVU, estableciendo normas para la conservación y reedificación del sector, además de propuestas de diseño para el mobiliario urbano de los espacios públicos. La idea no pasó a mayores y quedó archivada, pero contribuyó a sensibilizar respecto a la necesidad de proteger un patrimonio urbano en peligro de sucumbir.

*“La labor de la CORMU, a través de su Departamento técnico, en este campo de recuperación del espacio urbano para el peatón y los espacios abiertos para la recreación metropolitana, y que se prolonga hasta 1976, se puede ejemplificar con el seccional San Francisco (calles Londres-París)”* Revista Urbano, 2006.

*“Los objetivos que inspiraban a la CORMU se relacionaban con algunos problemas fundamentales que afectaban a ciudades como Santiago, sometidas a una gran presión demográfica y a una creciente demanda por espacio, como resultado de los requerimientos de las actividades residenciales, terciarias y de los sectores productivos en general”* (Figuroa y Larraín, 1989, p. 77).

Es un actor crítico del espacio entorno de la Iglesia de San Francisco, tal como se describe en su defensa patrimonial, el trabajo de la CORMU, al denominado *Convento del 900*, y que muestra una sensata discusión del espacio patrimonial de la Iglesia en contra del progreso de una ciudad *“brutalista”* (Jaime Márquez, en CA n°16), siendo concordante con las posiciones, proposiciones y las discusiones entre arquitectos y urbanistas.

Existen diferencias y acuerdos con Juan Parrochia, relata en una entrevista personal (2019) efectuada al arquitecto restaurador de la Iglesia, don Raúl Irrázaval.

Adicionalmente, el esfuerzo mancomunado que supuso la declaratoria de Zona Típica en 1982, entre Ministerio de Educación, Vivienda y Urbanismo y Municipio al Barrio Paris – Londres, ante la presencia de edificaciones *“discordantes”* asociadas al parque automotor (edificios estacionamientos) Pues aún, la ciudad no olvidaba el fuerte impacto que supuso la intervención de la Ruta Norte - Sur. Ver imagen 36, 42, 46, 70 y 71.

CARTOGRAFIA CORMU, Y PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN ENTORNO AL CLAUSTRO SAN FRANCISCO Y MACRO-MANZANA 1968 - 1973 - 1976

Transcripción digital de planos, Revista CA 16, 1976.

Se proyecta plazuela Pérgola de la Flores y se amplía el espacio peatonal circundante.



Imagen 37  
Proyecto Raúl Irarrazabal  
Año 1973

Se amplía área peatonal a todo el ancho de cañonera estacionamientos.

Se proyecta área estacionamientos y retorno vehicular.

Se proyecta área verde, con la finalidad de abrir el Claustro y rescatar "una arquitectura criolla".

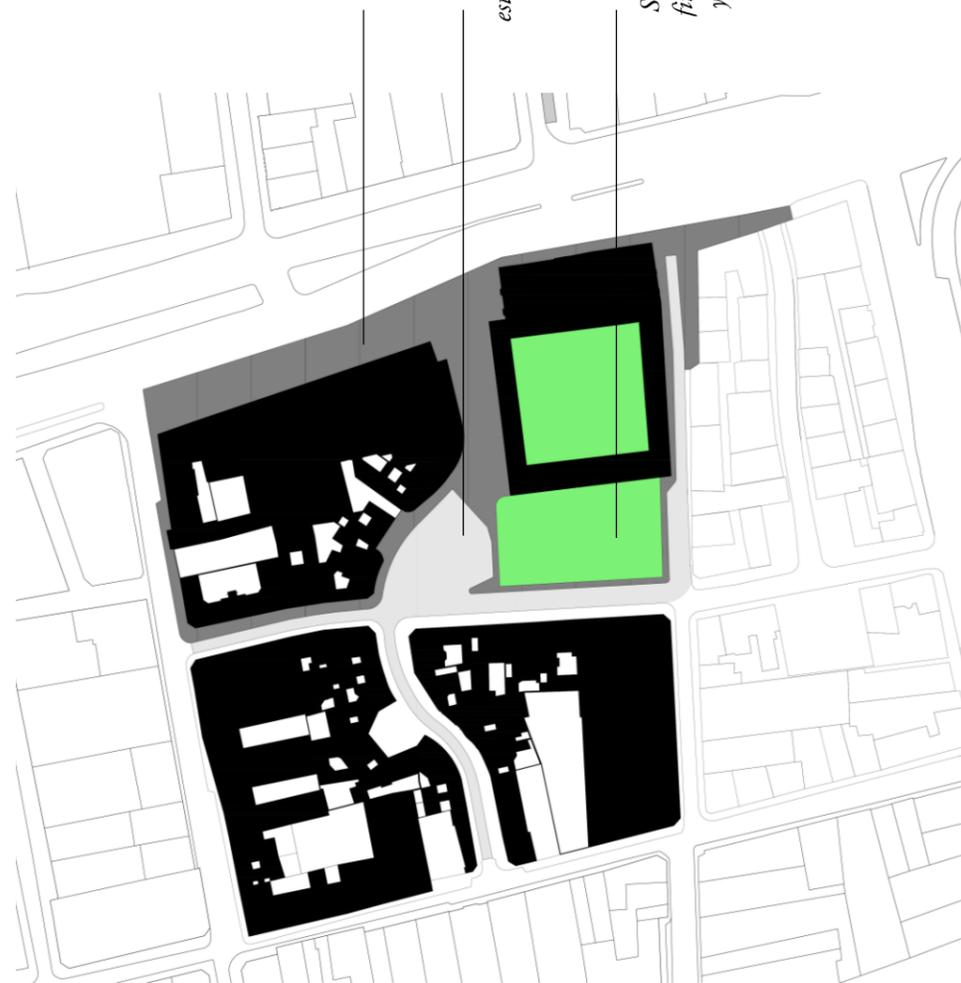


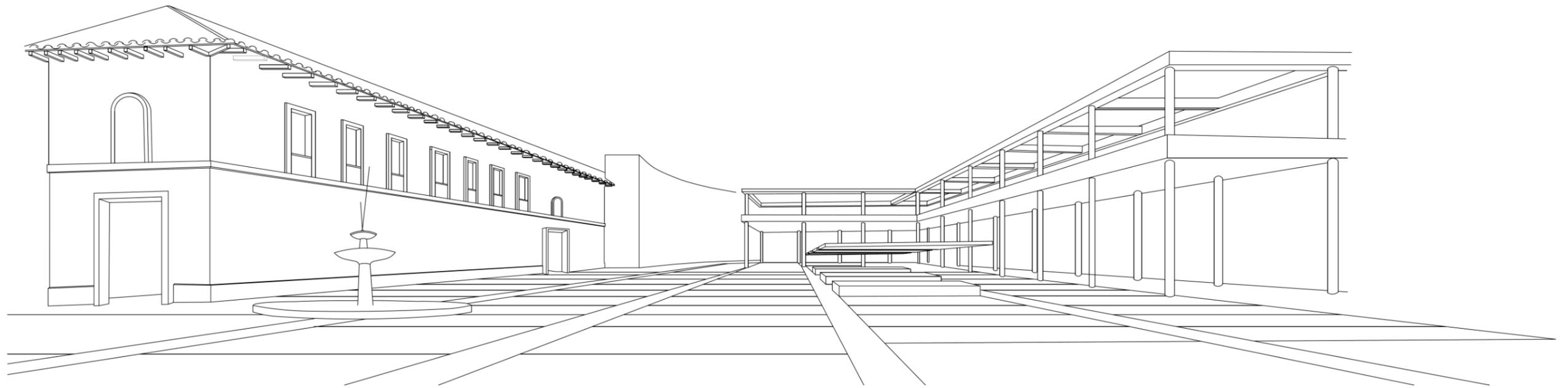
Imagen 38  
Anteproyecto Rodrigo Márquez  
Año 1968

Se amplía área peatonal a todo el ancho de cañonera estacionamientos.

Se propone un Boulevard peatonal desde avenida Santa Rosa hasta calle Serrano.



Imagen 39  
CORMU: Ernesto Labbé y Jaime Márquez  
Año 1976



*Imagen 40*  
*Revista CA 16, 1976*

*Plazuela San Francisco y nueva Pérgola de las Flores conforme a proyecto de Raúl Inarraabal*



*Imagen 41*  
*Ideal de plazoleta en parte posterior a Iglesia de San Francisco.*

Cercano al periodo analizado, una obra que destacó por la utilización de elementos prefabricados fue el edificio de estacionamientos Copacabana, de los arquitectos Bolton, Larrain, Prieto y Lorca, ubicado en la Alameda al llegar a Londres. Presentado en el N° 6 y 7 de la revista AUCA (1966, 1967), destacaba por la riqueza rítmica de su fachada, lograda mediante los paneles de hormigón. De igual forma, estas edificaciones en las inmediaciones patrimoniales eran catalogadas como “discordantes”.

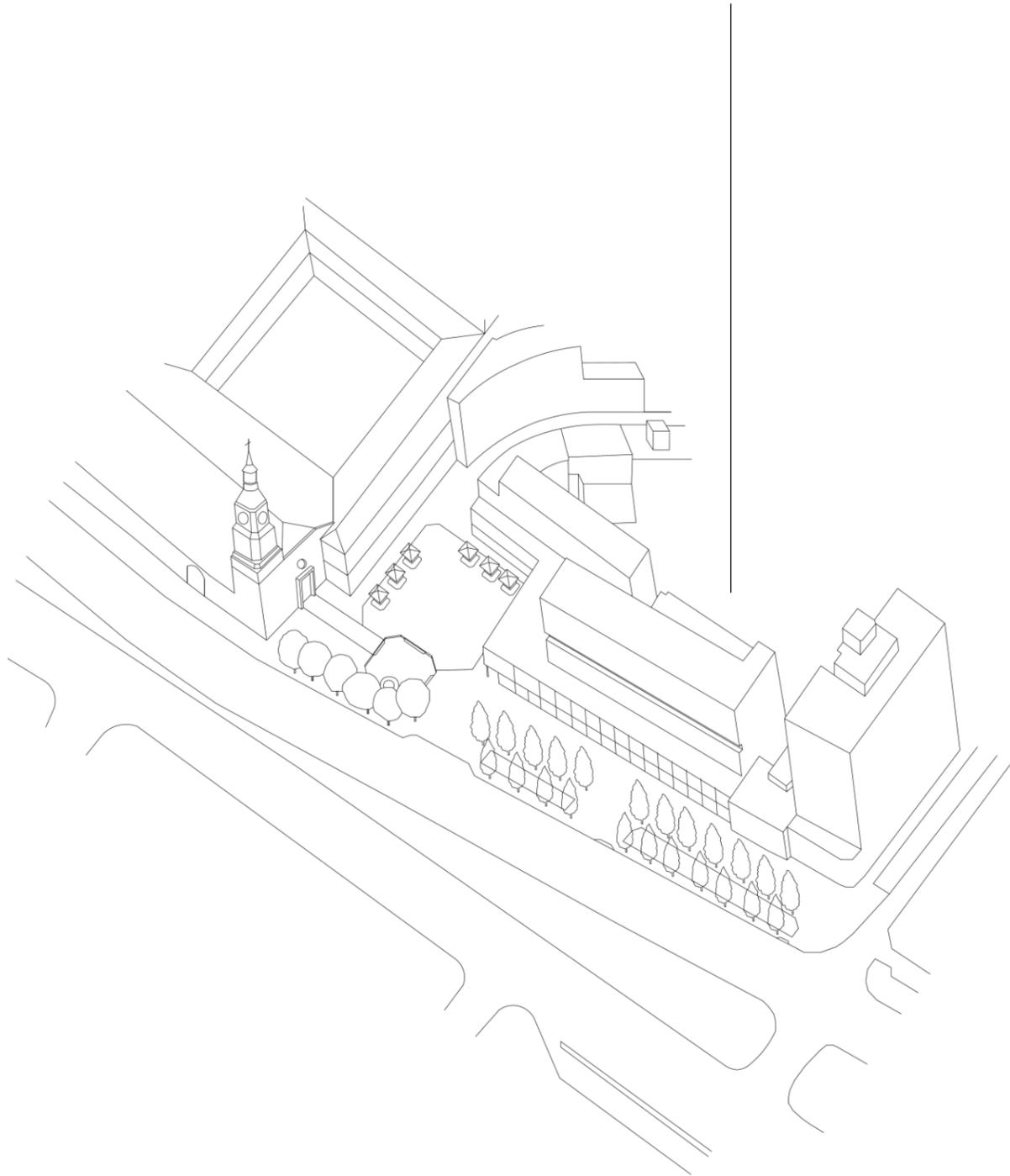


Imagen 42  
Revista CA 16, 1976.

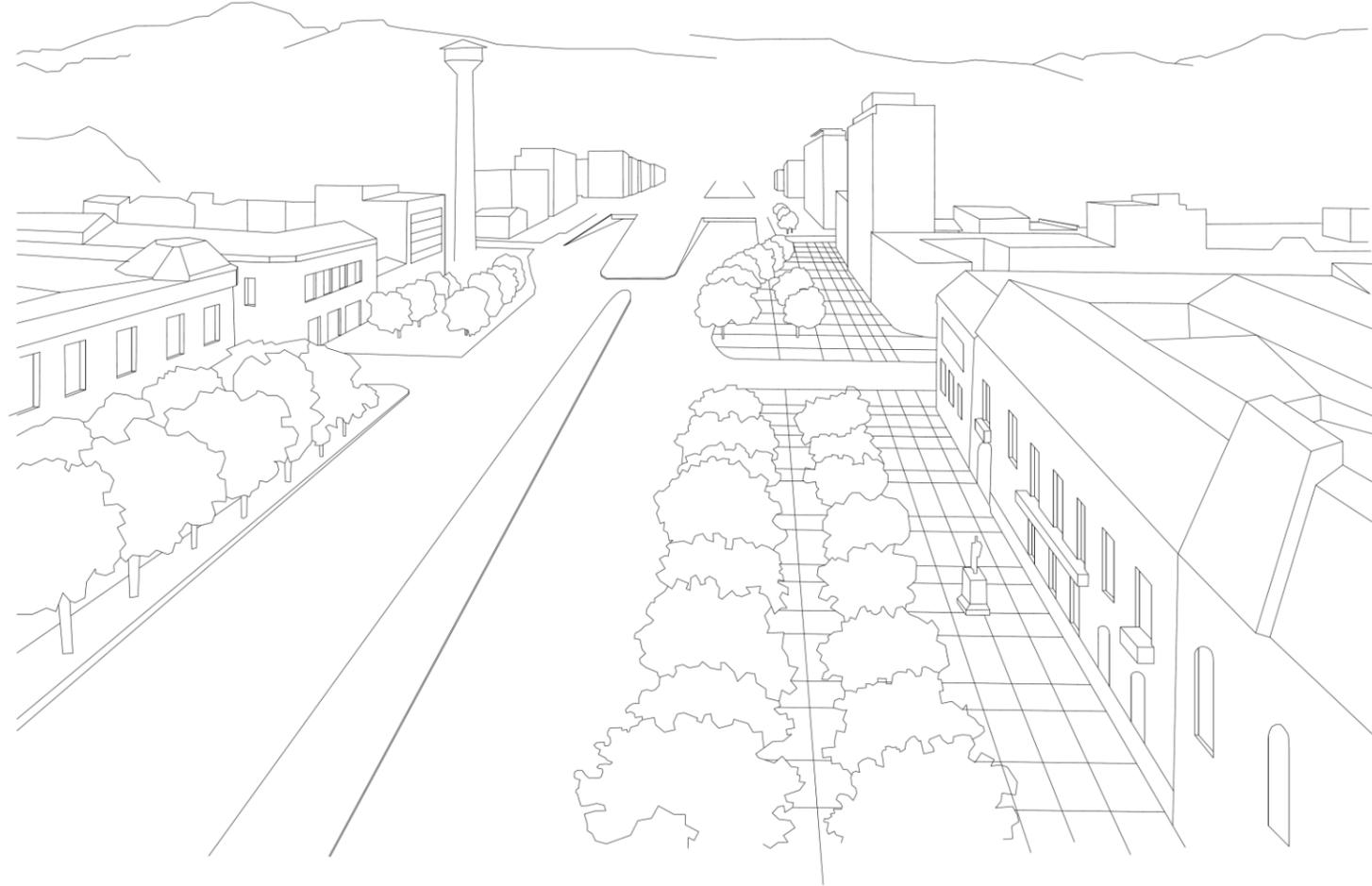
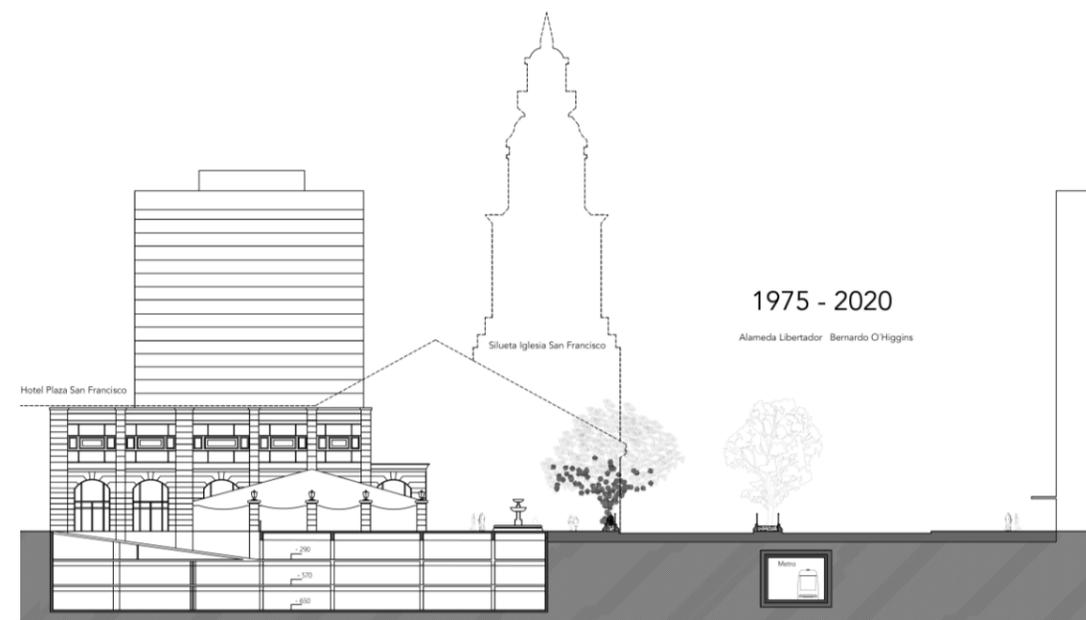


Imagen 43  
Revista CA 12-13, 1974.

Propuesta del Colegio de Arquitectos para la renovación del Eje Alameda en el periodo previo a la inauguración de las obras del metro.

Propuesta Cormu de renovación aceras o nuevo veredón de doble arborización, coincidente con la propuesta del Colegio de Arquitectos.

**Rectificaciones de suelo peatonal efectuadas por el municipio 1976 - 2020; Propuestas al entorno del convento, andenes peatonales en la Alameda y peatonalización del Eje Cívico, Paseo Ahumada, Estado, Bandera y otros.**



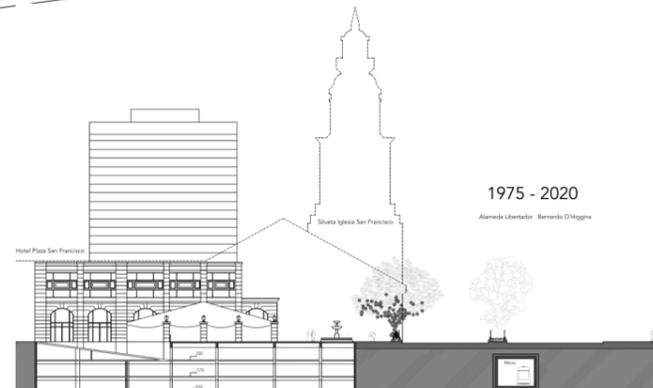
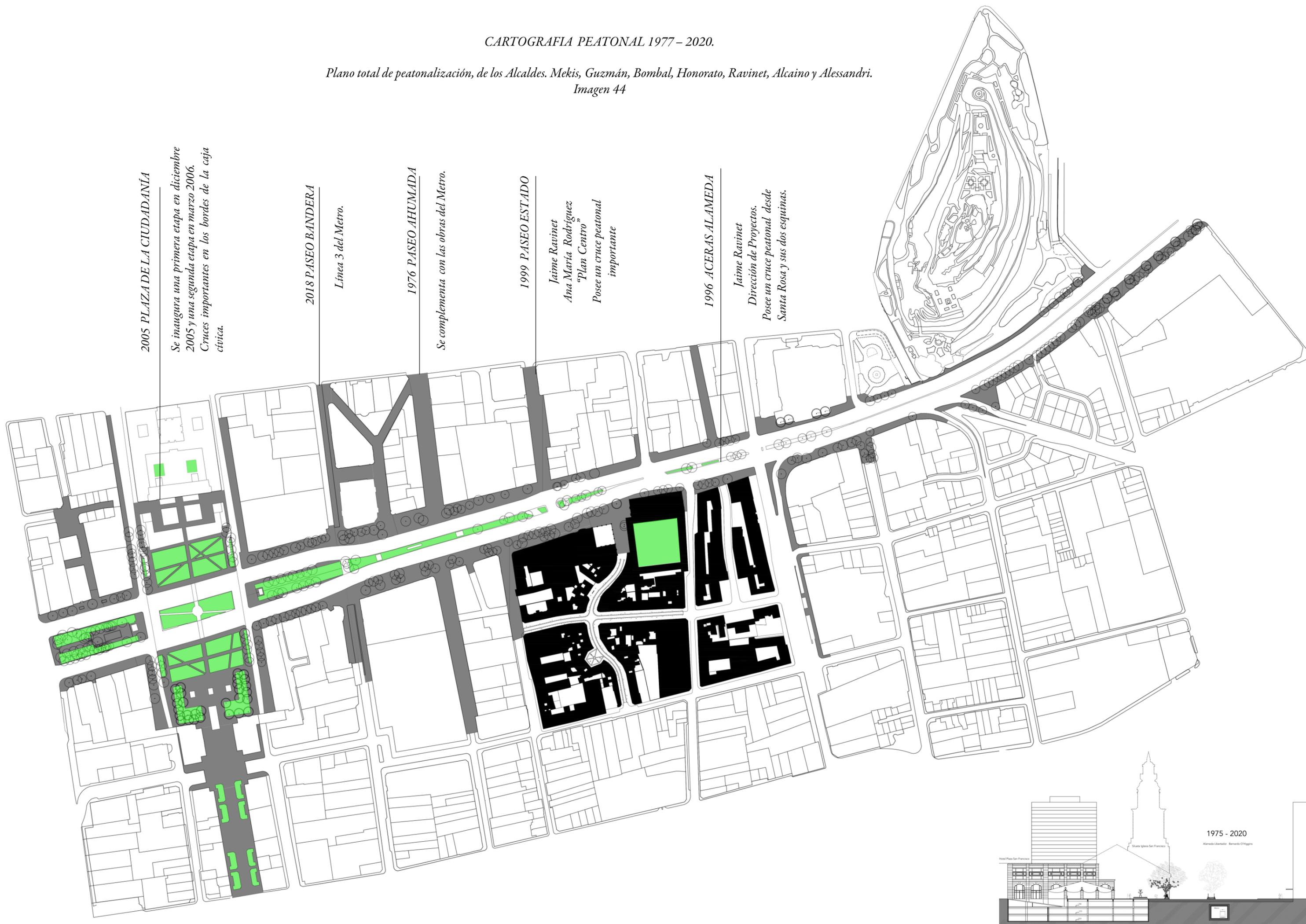
El alcalde Patricio Mekis fue el principal promotor de la recuperación del espacio peatonal de Santiago Centro junto a los arquitectos Carlos Aliga, Álvaro Guridi, quienes desarrollaron el *“Plan de Recuperación del Centro de Santiago”* durante el período de 1976 a 1979, llevando a cabo *“diversas obras y proyectos que van a revertir la imagen de abandono y deterioro de los años anteriores”*. (Saavedra y Carrasco, 2006, p.79). Dentro de sus principales proyectos se destacan la peatonalización de vías céntricas; tales como, Huérfanos, Ahumada (desde la Alameda hasta la Plaza de Armas) y Tenderini, así como la recuperación de edificaciones de valor patrimonial, la Casa Colorada, el Palacio Cousiño y el Palacio de la Real Aduana (actualmente Museo de Arte Precolombino).

Según Nordenflycht (2018), estas primeras acciones para devolver a la comuna un rol protagónico y revitalizar su centro marcaron un precedente en las décadas posteriores para los programas y las medidas tendientes a la protección y preservación de su patrimonio construido. Otras intervenciones de gran impacto urbano que se llevan a cabo a fines de la década del 70 y durante la década del 80, se concentraron en lo que hoy conocemos como la Zona Típica, *“Eje Bulnes, Barrio Cívico-Parque Almagro”*, con proyectos como la remodelación de la Plaza Bulnes en 1979 (ver imagen 45), la remodelación de la Plaza de la Constitución, y la construcción del Parque Almagro en 1985.

El dinamismo que produjo este tipo de proyectos se vio reflejado en el incremento de construcciones en altura, especialmente edificaciones de oficinas y proyectos inmobiliarios, lo que generó impactos negativos directos sobre edificaciones de gran valor arquitectónico, como la demolición del edificio Bazar Krauss en 1980 (de estilo ecléctico neogótico-bizantino), para dar paso a una torre de oficinas de los arquitectos Echenique, Cruz y Boisier, cuyas fachadas en vidrio rompieron la armonía y el valor de conjunto que se había consolidado en el marco y las esquinas que enfrentan a la Plaza de Armas. Para ese entonces, surgían críticas a la debilidad del Plan Regulador Comunal (1939), que, según Martínez (1982) señala, *“cualquiera que sea la actividad que se pretende incrementar con medidas destinadas a atraer inversionistas con el señuelo de mayores alturas y menores exigencias, no logrará efectos considerables -salvo agravar la situación ambiental- ya que la demanda por espacio central estará ligada siempre a condiciones de accesibilidad y estacionamientos”*.

Lo anterior, es una de las críticas más permanentes al plan de Brünner que se mantenía desde el año 39, al propiciar la existencia de terrenos subutilizados como estacionamientos de autos, debido al aspecto restrictivo y único del plan para la exigencia de los nuevos estacionamientos en las nuevas edificaciones; *“La única normativa para el problema de los estacionamientos consistía en la obligatoriedad de disponer de un estacionamiento para vehículo por cada trescientos metros cuadrados edificados. Sin embargo, esta norma no se había cumplido debido a la incapacidad técnica de construir estacionamientos subterráneos, sumada al deterioro del valor comercial del centro al llenar las calles de entradas de automóviles.”* (Vera, 2012).

Plano total de peatonalización, de los Alcaldes. Mekis, Guzmán, Bombal, Honorato, Ravinet, Alcaino y Alessandri.  
Imagen 44



En el número 17 de la revista AUCA, Gonzalo Mardones (1970) señala en un extenso artículo que el centro de la capital destacaba por su fealdad, aludiendo a como causas el *“aspecto de ciudad bombardeada o terremoteada, provocado por un sinnúmero de sitios eriazos, hoy destinados al estacionamiento de automóviles, que desvirtúan el aspecto formal correspondiente a la edificación continua.”*

Las citas anteriores, nos dan algunas de las razones que incentivaron la peatonalización de las calles a favor del comercio y el rechazo al poblamiento de edificios y accesos para aparcamiento de vehículos. Causas que afectarán a la manzana de la Iglesia de San Francisco y Barrio Paris-Londres con la llegada de dos edificaciones discordantes que poseen esa actividad como destino. Ver imagen 46.

La década del 80 estará centrada en la actualización del Plan Regulador Comunal de Santiago, y a las aludidas declaratorias de protección. (Zona Típica en 1982).

En la década siguiente (los 90), la comuna experimentó una serie de proyectos de mejoramiento urbano durante la gestión del alcalde Jaime Ravinet, que inciden directa o indirectamente en el proceso de recuperación del Centro Histórico: *“la construcción del Parque de los Reyes (1990-1992); la habilitación de la Estación Mapocho como Centro Cultural (concurso de arquitectura, 1992); Remodelación sector Cárcel (Concurso Oferta 1992-1993); Rehabilitación Cerro Santa Lucía (1993-1999); Renovación de aceras de la Alameda (1995-1998); Remodelación Plaza de Armas (concurso de Arquitectura 1997-2000); Remodelación Paseo Ahumada; Remodelación Paseo Huérfanos (1998), en el tramo entre calles Morandé y Amunátegui (1999); Remodelación Paseo Estado (1999); Remodelación Paseo Puente y calle 21 de Mayo (1999).”* (Saavedra y Carrasco, 2006). Ver imagen 47.

Si bien se había sostenido un importante avance en materia de instrumentos de planificación territorial que permite la definición de las áreas urbanas protegidas, que hoy en día son buffers de protección para las Zonas Típicas existentes en la comuna, resulta contradictorio que una municipalidad realice, por un lado, un gran esfuerzo para definir un instrumento que proteja el patrimonio y, por otro, lleve adelante un Plan de Repoblamiento en la década de los 90, liderado por la Corporación de Desarrollo de Santiago (CORDESAN), creada en 1985 a raíz del terremoto de ese año, y cuyo objetivo principal sería la recuperación habitacional de la comuna, con efectos como *“la transformación-sustitución tipológica en el área central de Santiago, introduciendo la edificación en altura como argumento de proyecto para el desarrollo de tejidos urbanos de densidad resueltos lote a lote, impulsado por el capital privado y grupos inmobiliarios como agentes de urbanización”*. (Rosas, 2014, p.72).

De lo anterior, se incrementa sustancialmente la densidad poblacional por ha, con una mayor cantidad de usuarios que transitan entre las estaciones de Metro situadas al costado de la Alameda y las que recientemente fueron inauguradas de la Línea 3, aumentando la demanda por la utilización de los espacios de carácter patrimonial y ampliando la oferta de servicios y turismo en torno a ellas. Razón, que daría otra presión social a la ejecución de obras que amplíen y remodelen el entorno peatonal de la Macro-manzana situada entre Alameda, Alonso de Ovalle, Serrano y Santa Rosa. Con el monumento de San Francisco en su centro.

Es dable señalar, que las políticas que se mantienen en el tiempo logran su materialización. En la imagen 47, claramente podemos ver como la gestión duradera de Ravinet y su posterior acción desde su nueva posición como ministro de la presidencia de Ricardo Lagos, cosecha frutos de las gestiones públicas del proyecto de la Plaza de la Ciudadanía. *“Finalmente, tras una serie de negociaciones entre el gobierno y el ejército (negociaciones que comenzaron en 1995), cuando el entonces ministro de obras públicas Ricardo Lagos, junto con el alcalde Jaime Ravinet impulsaron el proyecto de Plaza de la Ciudadanía”*.

Recuperado de [http://urbano.wikiexplora.com/Barrio\\_C%C3%ADvico](http://urbano.wikiexplora.com/Barrio_C%C3%ADvico)

También en el proyecto peatonal para la calle Bandera y San Diego, se aprovecha la similar instancia en la ejecución de una Línea del metro (caso Metro Estación Universidad de Chile, Líneas 1 y 3) con la peatonalización de la vía a la cual se asocia su intervención.

CARTOGRAFIA PEATONAL 1976-1979.

Plano total de peatonalización Alcalde Patricio Mekis.  
Imagen 45

1974-81 PALACIO DE LA MONEDA

Periodo de transformación, se construye la actual configuración del patio de los Naranjos.

1979 REMODELACIÓN PLAZA BULNES

Juan Echeñique, José Cruz y Roberto Boisier  
Mismo equipo que posteriormente hace proyecto torre de oficinas que demuele edificio Krauss en 1980.

LA BOLSA Y NUEVA YORK

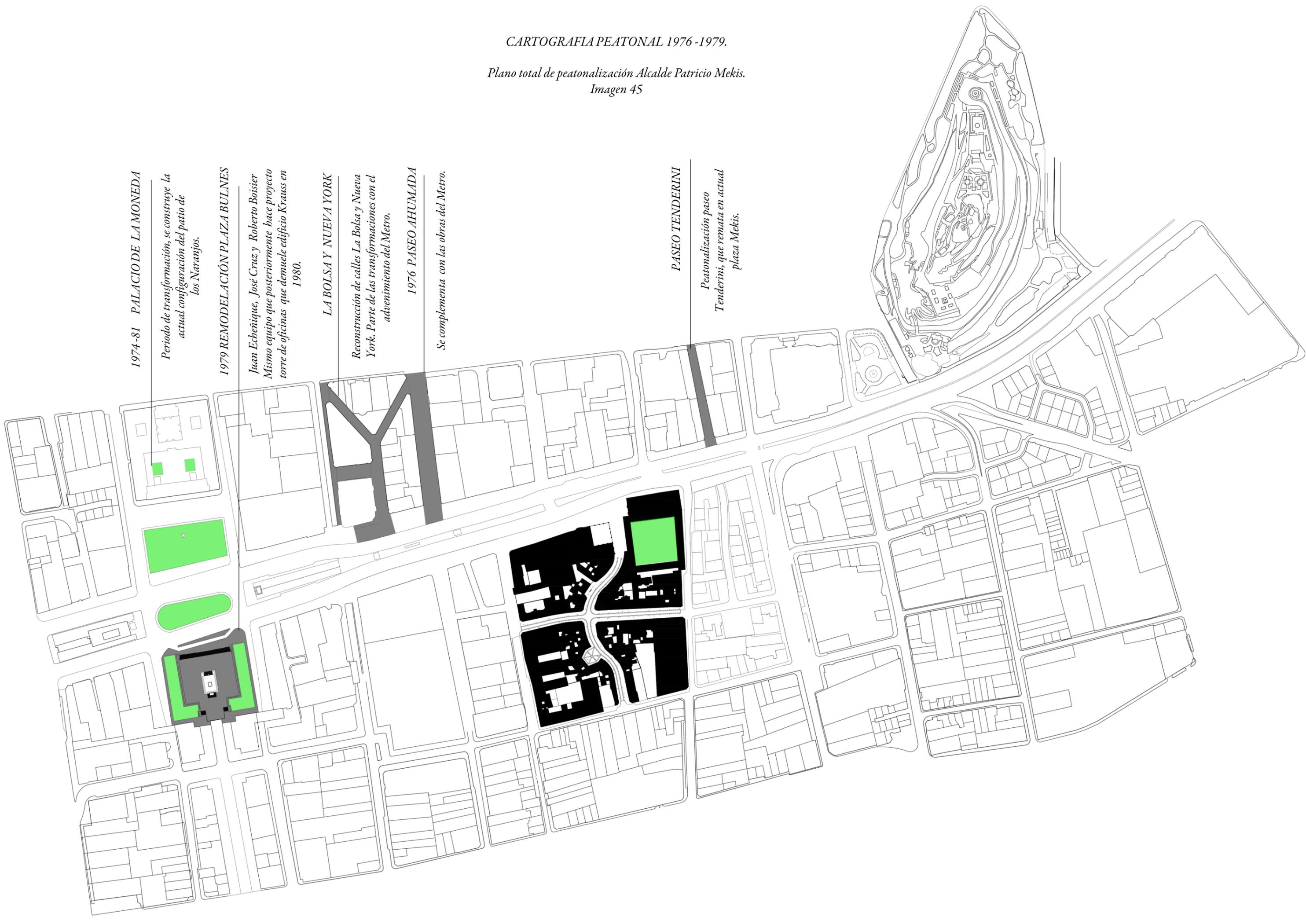
Reconstrucción de calles La Bolsa y Nueva York. Parte de las transformaciones con el advenimiento del Metro.

1976 PASEO AHUMADA

Se complementa con las obras del Metro.

PASEO TENDERINI

Peatonalización paseo Tenderini, que remata en actual plaza Mekis.



CARTOGRAFIA PEATONAL 1979-90.

Plano total de peatonalización Alcaldes Patricio Guzmán, Carlos Bombal, Máximo Honorato.  
Imagen 46

EX PASEO ALMIRANTE LORENZO  
GOTUZZO, ACTUAL PROFESORA  
AMANDA LABARCA 1980

Inaugurada en por Alcalde Patricio Guzmán.

PASEO BULNES 1989

Inaugurada por el Alcalde Máximo Honorato.

EDIFICIO  
ESTACIONAMIENTOS  
EUROPLAZA, ACTUAL HOTEL  
SAN FRANCISCO 1982

En el Barrio Paris Londres se  
construyen dos edificios discordantes,  
que motivaran la declaración de Zona  
Típica en 1982.  
Las edificaciones son parte de una  
tendencia generada a la iniciativa  
privada de construcción de edificios de  
estacionamientos.



La construcción de edificios de estacionamientos introduce una tipología arquitectónica controversial al situarse entorno de barrios patrimoniales, por la cual, motiva y propicia las declaraciones de Zonas Típicas. El caso del Edificio Europlaza es atípico, por tratarse de una edificación particular que interviene un Bien Nacional de uso Público para uso privado.

CARTOGRAFIA PEATONAL 1990-2000.

Plano total de peatonalización Alcalde Jaime Ravinet de la Fuente  
En el lugar sostuvo el proyecto emblemático de remodelación de aceras del eje Alameda, renovación de pavimentos  
adoquines en Barrio La Bolsa.  
En su remodelación hubo una campaña de plantación, preferentemente Plátanos Orientales.  
Imagen 47

1995 - 98 ACERAS ALAMEDA

Remodelaciones de pavimentos en  
cruces importantes como el situado  
entre Lord Cochran y Hnos.  
Amunategui.

1995 - 98 ACERAS ALAMEDA

Dirección de Proyectos.  
Genera la campaña de plantaciones  
de árboles de la especie denominada  
"Plátanos Orientales".  
Su potencial es ser un árbol de  
crecimiento rápido en 15 años.

1998 PASEO AHUMADA

Ana María Rodríguez  
"Plan Centro"  
Remodelación del paseo.

1999 PASEO ESTADO

Ana María Rodríguez  
"Plan Centro"  
Posee un cruce peatonal  
importante por al Alameda.

1995 - 98 ACERAS ALAMEDA

Dirección de Proyectos.  
Posee un cruce peatonal desde  
Santa Rosa y sus dos esquinas.

ESTACIONAMIENTOS  
SUBTERRANEOS  
BULNES  
1996 - 98.

ESTACIONAMIENTOS  
SUBTERRANEOS  
SANTA ROSA  
1996 - 98.

1993 - 99 REHABILITACIÓN  
CERRO SANTA LUCÍA

Dirección de Proyectos.  
Miguel Saavedra  
Gustavo Carrasco.



1995 - 98 ACERAS ALAMEDA

Dirección de Proyectos.  
Genera la campaña de plantaciones  
de árboles de la especie denominada  
"Plátanos Orientales".  
No muy aceptados por las personas  
que sufren alergias.  
Dicho árbol se puede apreciar de  
manera continua desde Diagonal  
Paraguay, hasta Plaza Italia.  
Su potencial es ser un árbol de  
crecimiento rápido en 15 años.

CARTOGRAFIA PEATONAL DESDE 2004 – 2018.

*Plano total de peatonalización desde Presidencia de Ricardo Lagos, biministro Jaime Ravinet (2004)  
Inauguración de las etapas 1 y 2 en los años 2005 y 2006.*

*Actual paseo Bandera por Alcalde Felipe Alessandri.*

*Imagen 48*

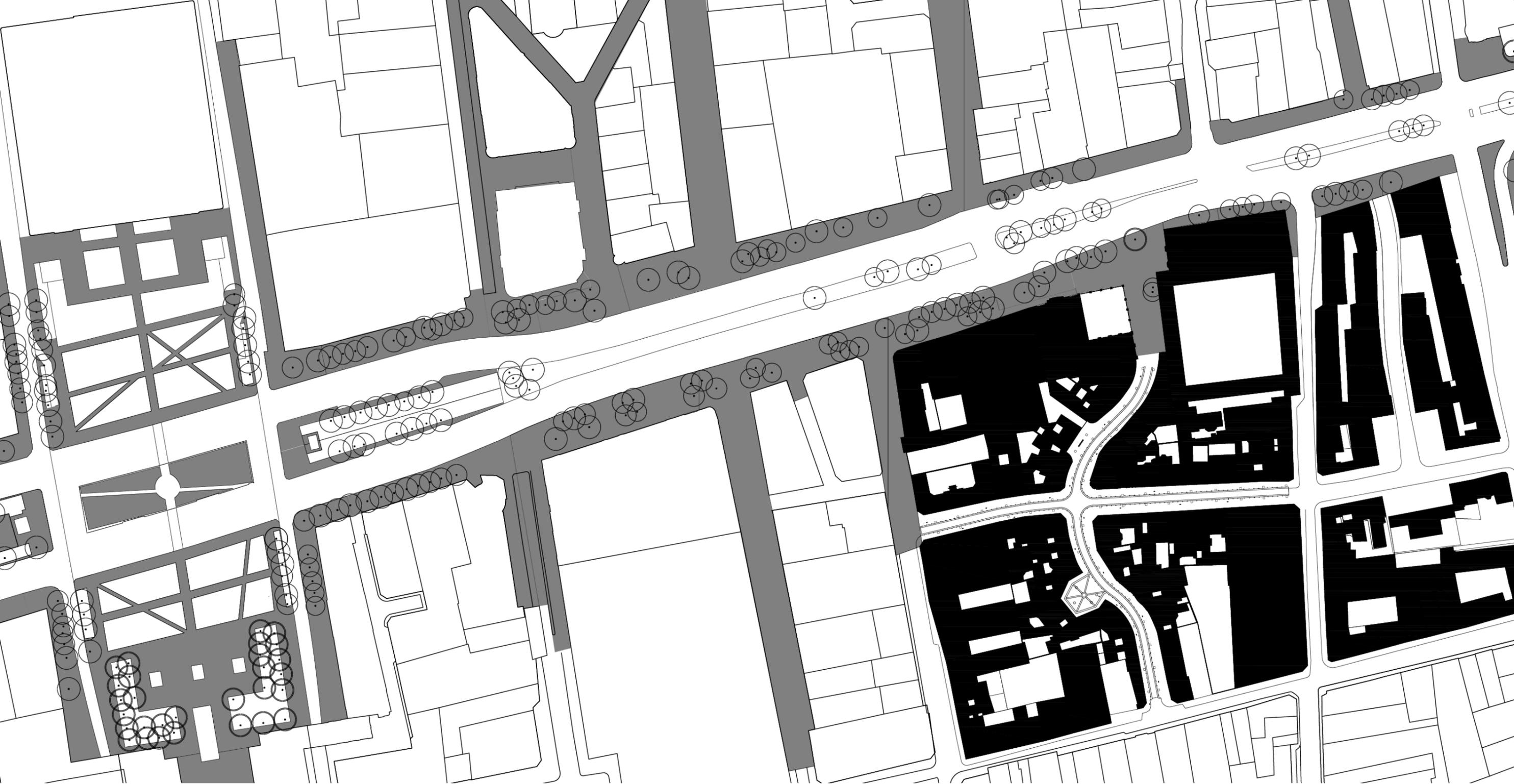
2005 PLAZA DE LA CIUDADANÍA

*Se inaugura una primera etapa en diciembre 2005 y una segunda etapa en marzo 2006. Cruces peatonales importantes en los bordes de la caja cívica. Las dos etapas, poseen un programa subterráneo de Estacionamientos, Centro Cultural, Museo y Cripta del Prócer de la Patria.*

2018 PASEO BANDERA

*Línea 3 del Metro.*



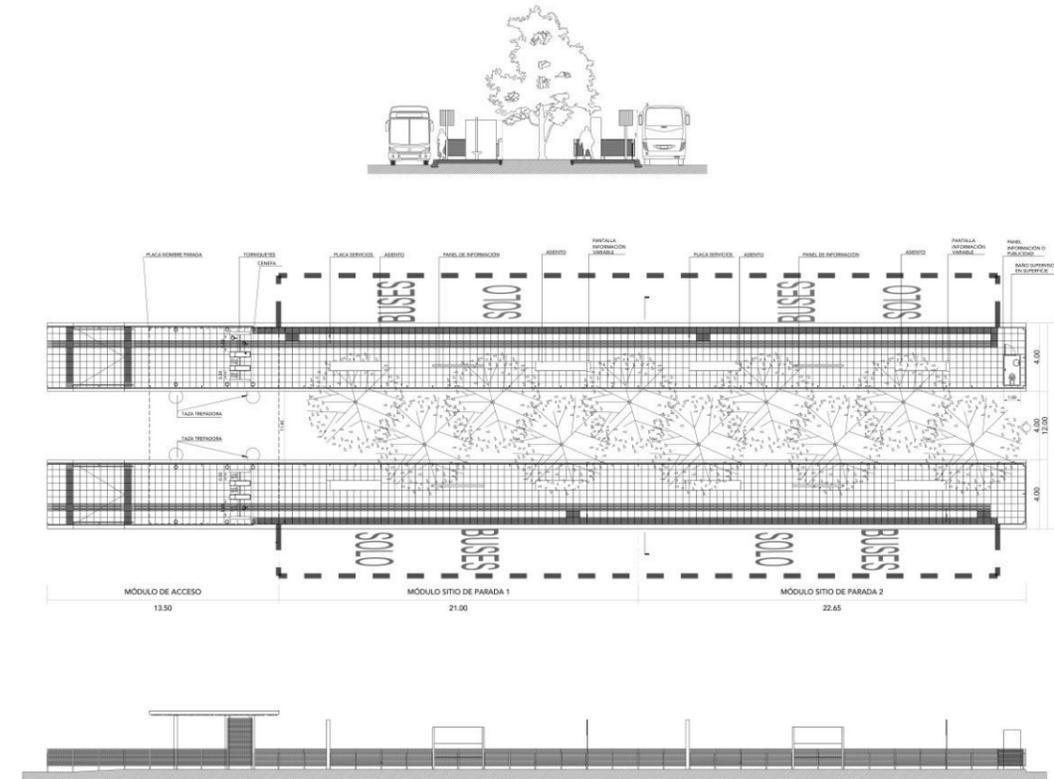


*Imagen 49*

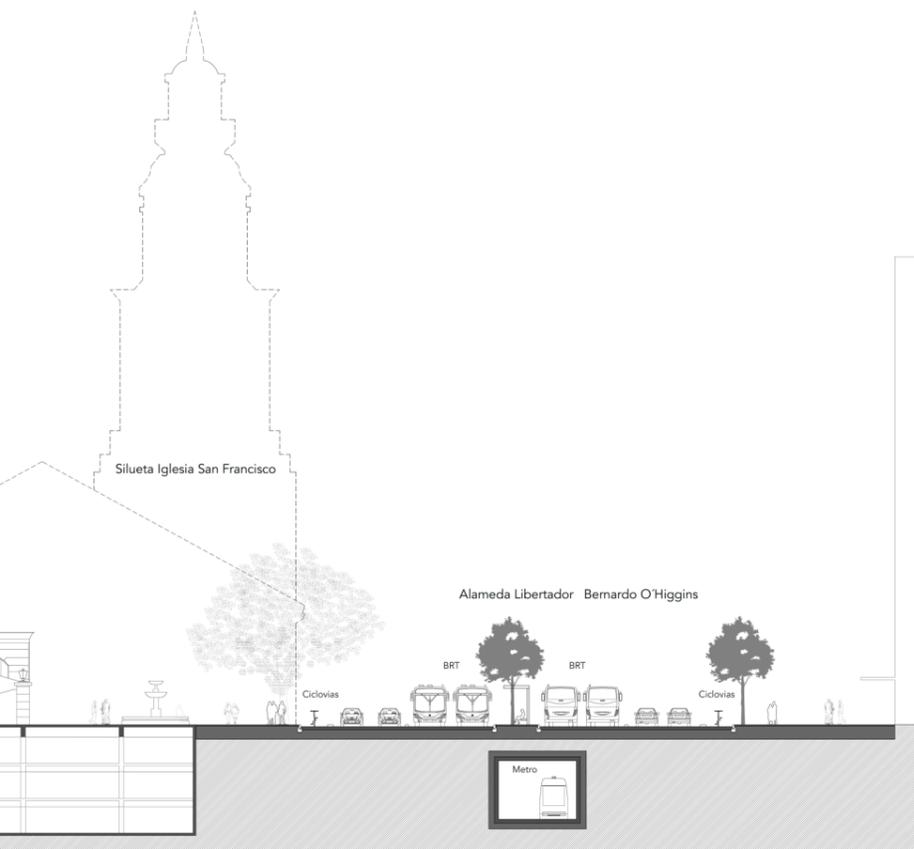
*CARTOGRAFIA ARBORIZACIÓN DEL EJE  
ALAMEDA ENTRE EJE CIVICO Y SANTA ROSA.*

Existen varias campañas de plantaciones de árboles, en su mayoría proceden a campañas realizadas por la municipalidad y del ensanchamiento del veredón o andén Norte y Sur de la Alameda. En el andén Sur queda plasmada la idea iniciada por el Colegio de Arquitectos en el año 1974 (Revista CA N° 12-13) y seguida por la Cormu en 1976 (Revista CA N° 16).

En su mayoría, los árboles son Plátanos orientales y Liquidámbar, dejando un corredor central de 6.5 mts. en promedio de ancho entre sus fustes y a una distancia mínima de 5 mts. de las edificaciones o los paramentos de fachadas Sur de la Alameda entre Zenteno y calle Serrano.



**Rectificaciones Nueva Alameda Providencia;  
Propuestas al entorno del convento, peatonalización  
por medio del sistema de autobuses de transito  
rápido “BRT” y microarquitectura del paisaje urbano.**



NUEVA PERFIL VIAL PROPUESTO  
Corte Sector Iglesia de San Francisco  
y ejemplo detalle estación.

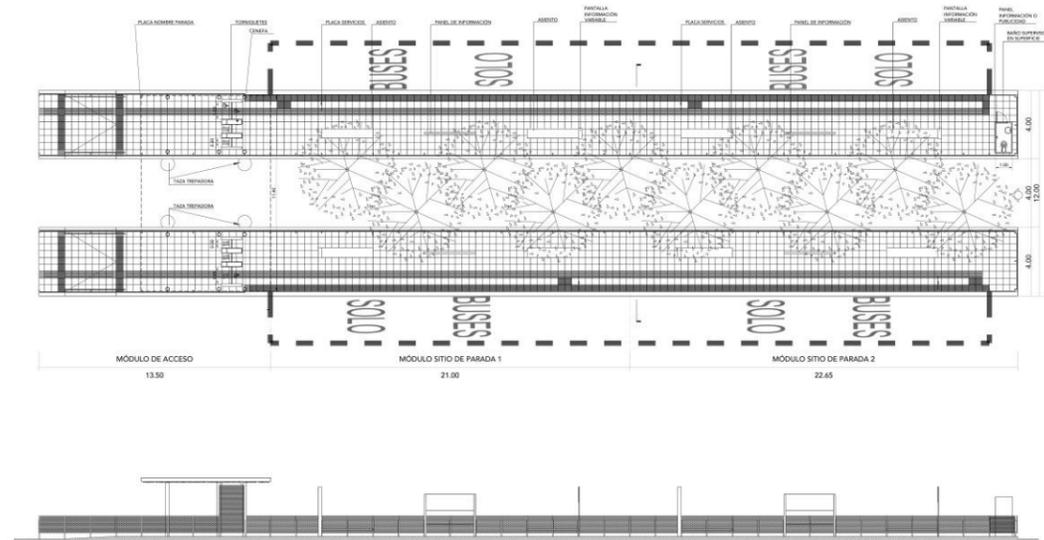
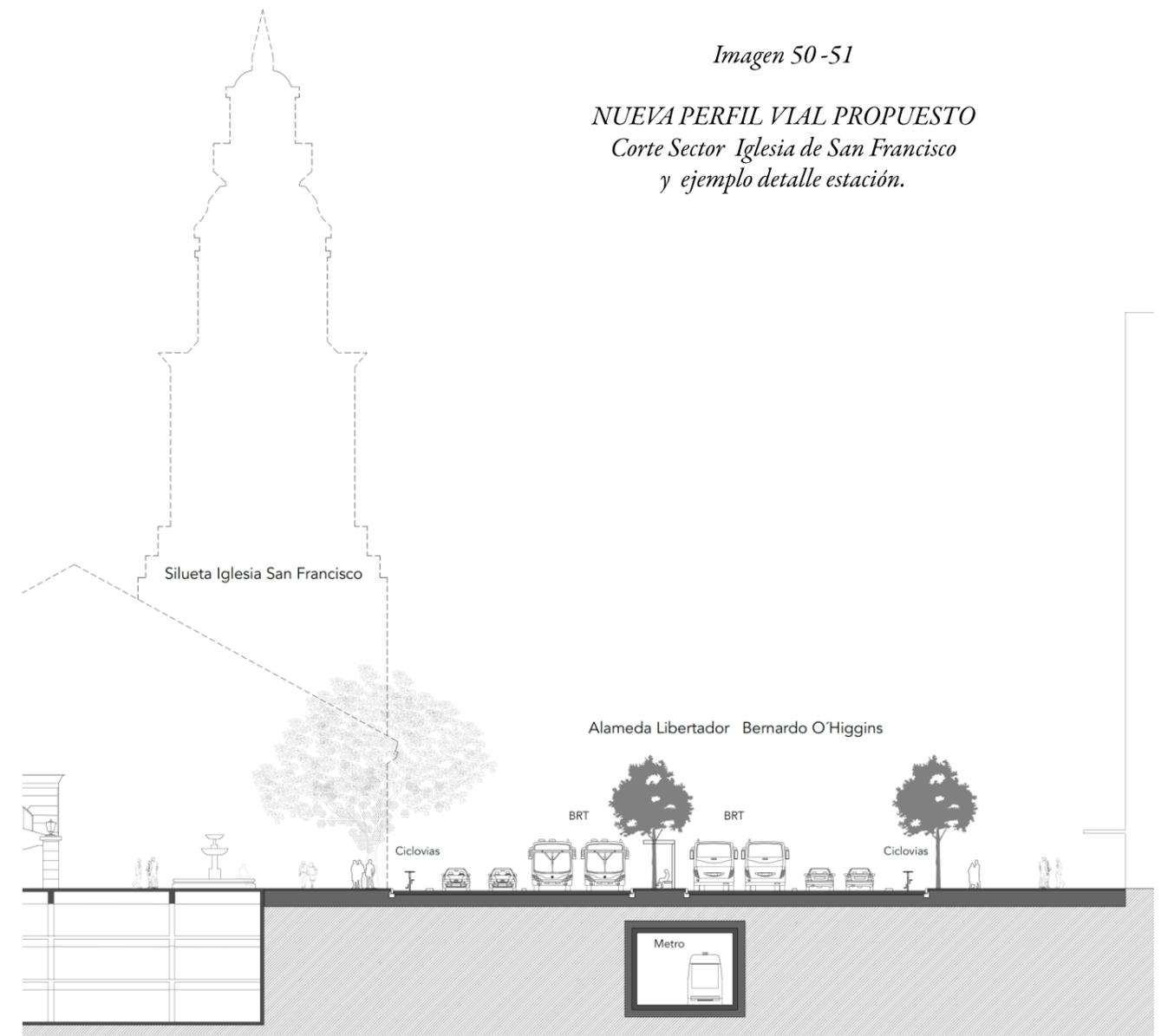
Desde el informe de gestión del directorio de gestión del transporte público en el año 2013, se iniciaron conversaciones respecto de la idea de generar un corredor de 25 kilómetros de largo por medio del estudio junto a los municipios de Lo Prado, Estación Central, Santiago y Providencia.

El eje Alameda - Providencia, abre las puertas a una nueva forma de integración urbana de los proyectos. En síntesis, se anuncia la necesidad de compartir visiones, incorporar nuevas miradas y consensuar criterios respecto del estándar operacional, urbanístico y arquitectónico que la nueva Alameda debe cumplir. Luego para el año 2016 el estudio LYON BOSCH, se adjudica el concurso "Nueva Alameda Providencia" que principalmente se conforma de un sistema de autobús de tránsito rápido, en adelante, BRT (del inglés, *Bus rapid transit*), con Paraderos de buses que serían "potenciales lugares de transferencia peatonal a nivel de superficie", ya que la propuesta se focaliza en generar un andén peatonal central, para la captación de pasajeros en ambos sentidos de la Alameda, y con ello, en cada paradero existiría un cruce peatonal importante.

También la propuesta propiciaría una mejora en los andenes Norte y Sur del entorno próximo a la Iglesia, debido al despeje de los actuales paraderos del Transantiago, permitiendo mejorar el uso para otros fines, como también alejar las emisiones de ruido, polvo y gases que tanto afectan a la permanencia peatonal y a los edificios patrimoniales -pigmentados de esmog-. Sin embargo, la propuesta no logra desarrollarse para el tramo de la Iglesia de San Francisco, pero logra instaurar propositivamente la idea de un perfil tipo, que incluye ciclovías, tratamientos de aceras, captación de aguas lluvias, vías segregadas y paraderos propios del nuevo sistema.

Luego de señalar -en términos generales- su planteamiento para dicho tramo, se hace reconocible que, desde la década del 90, surgen reglamentaciones destinadas a la seguridad peatonal, que junto a otras de carácter provisoria (seguridad institucional), en su totalidad, aparecen como una obligada ambientación urbana, de enrejados de vallas peatonales, para seguridad en general; control de tránsito y posibles manifestaciones. Generando perímetros de encierros de las áreas cívicas y gubernamentales. Lo que nos lleva a una nueva contradicción de la ocupación de los Bienes Nacionales de uso Público. Y si leemos la memoria del arquitecto Cristian Undurraga, respecto de cómo concibió el espacio público de la Plaza de la Ciudadanía, entre una mezcla de plaza dura con plaza para tenderse a igual como si fuera en el parque forestal, se tiende a pensar en la subutilización que se vive de dicho espacio.

Cabe a la arquitectura urbana, resolver; pasos peatonales, vallas peatonales, segregadores de seguridad, plantaciones, recolección de aguas lluvias, señaléticas, cámaras de vigilancia, etc. Como también, esos espacios cívicos de transición entre el cierre de ellos, su paso libre y/o controlado y su permanencia. No resolver frente a lo anterior, significará la aparición de improvisaciones.



NUEVA ALAMEDA PROVIDENCIA. 2016.

Paseo Cívico Metropolitano. Rediseño del eje Alameda-  
Providencia. Santiago, Chile, 2015 – 2018  
ARQ (Santiago) no.92 Santiago abr. 2016.

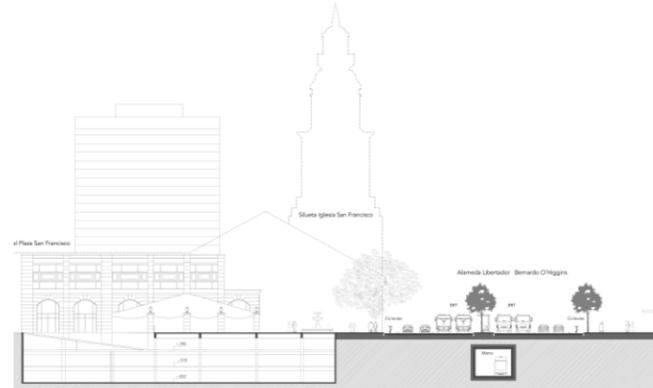
[https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0717-69962016000100006](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-69962016000100006)

Imagen 52

2016 LYON BOSCH

Los Paraderos de buses para el sistema de autobuses rápidos "BRT", son potenciales lugares de transferencia peatonal a nivel de superficie. En cada paradero existe un cruce peatonal importante.

CICLOVIAS



## Conclusiones

Es necesario comprender que toda realización o intervención que amerite la transformación de algún espacio urbano dentro de la comuna de Santiago debe cartografiar su evolución en el tiempo. En el caso de análisis de la presente tesis, los hallazgos significativos permitirán mantener, rescatar y ampliar los legados urbanos de la historia de nuestra ciudad, en especial para el desarrollo de los nuevos proyectos al entorno de la Iglesia, la Alameda y sus andenes peatonales.

Hemos visto como algunas de las buenas propuestas de Brünner, Parrochia, Cormu y Municipalidad, transitoriamente han dormido por periodos siendo sujeto de nuevos análisis y de nuevas oportunidades conforme al estado presupuestario y la capacidad inicial de los organismos públicos que aplican las políticas urbanas del momento.

Pareciera que el parque automotor es ilimitado, y su disminución dependerá de los costos sociales y económicos que implican su limitación a favor de otros beneficios de alcance mayor, tales como:

Generar una multiplicidad de transportes sustentables, que mejoran la calidad de vida y salud de sus habitantes.

Revalorizar los activos patrimoniales al permitir un mejor uso de sus entornos públicos.

Evitar los riesgos del deterioro, minusvalía o pérdida de los inmuebles patrimoniales, debido a los agentes propios de la tugurización de los espacios públicos.

La informalidad del espacio peatonal asociada a una desordenada infraestructura de transporte pública y privada daña la ocupación de las áreas patrimoniales. Por ejemplo, los baños del Transantiago, los estacionamientos irregulares y la inhabitabilidad -de sectores que potencialmente poseen una alta plusvalía por su accesibilidad y buena localización-.

#### Conclusiones respecto del Eje Alameda y La Macro-manzana de La Iglesia de San Francisco.

Las cartografías, también nos permiten revisar los acuerdos previos entre actores públicos y privados; entre las voluntades de la planificación comunal e intercomunal, buscando todas las posibilidades que testimonian las huellas de exitosas operaciones del diseño urbano pasado.

En el tiempo de Brünner, su pensamiento, contrasta positivamente del experimento latinoamericano que sostuvo el movimiento del urbanismo moderno *CIAM*, al permitir una adecuación más pragmática de la modernidad en los valores patrimoniales existentes, a diferencia de sus pares urbanistas franceses (con la excepción del urbanista Jacques Lambert). En su plan para la comuna de Santiago, aparecen las primeras manifestaciones de las áreas o zonas de valor patrimonial, generando operaciones de ensanches y apertura de diagonales urbanas para las vialidades por donde inciden las direcciones normales de la extensión urbana.

Entre los cambios de paradigmas urbanos de los periodos desarrollados, el caso más notorio se debe a las transformaciones urbanas motivadas por la implementación de los nuevos tipos de transportes motorizado, y las que conquistan los nuevos paseos peatonales derivadas de las operaciones urbanas de metro y municipio.

La operación de rectificación de Brünner respecto de la Iglesia de San Francisco, posee la intención de aprovechar una mayor presencia urbana del monumento, al retranquear el perfil de la Alameda.

Recomendaciones para proyectos públicos que intervienen en las áreas duras de la consolidación patrimonial.

En un segundo periodo Juan Parroquia, se sitúa, en el espíritu de mejorar las vialidades con la experiencia generada desde la elaboración (1960) del Plan Intercomunal de Santiago (Parrochia, 1980, p.97). Que junto a las practicas del urbanismo moderno, darán supremacía a la eficiencia funcional del parque automotor mediante la generación de grandes infraestructuras viales de ingeniería. Las obras urbanas, podrán atravesar las ciudades dejando evidencias similares a la Ruta 5 Norte-Sur.

Las huellas de los pasos bajo nivel pueden ser transformadas para ampliar la malla peatonal, y mejorar la conexión entre sectores segregados de la vialidad. Podemos nombrar algunos ejemplos:

El paso bajo nivel que se produce en la calle Santa Lucia hacia Diagonal Paraguay podría anticipar el desarrollo de sus rampas a modo de volver a unificar la plaza Benjamín Vicuña Mackenna con el cerro Santa Lucia, mejorando el circuito de las áreas verdes y las rutas peatonales entre los monumentos y sus plazas. Tal idea, también podría ser utilizada hacia el Sur de la Alameda, a modo, de suturar el corte provocado en Diagonal Paraguay con calle Carmen y del valorado conjunto de edificios (atrincherados) y la subutilizada feria artesanal que existe en el lugar.

En Santa Rosa con Alameda, bien se podría analizar la utilización del paso bajo nivel enterrado, exclusivamente para los fines del transporte público que un estudio pueda desprender como necesaria para la movilidad de Sur a Norte. Tal operación sería interesante si se plantea el cierre del paso de vehículos particulares y se relocalizan los paraderos que estrechan las actuales aceras entorno de la Biblioteca Nacional y su plaza. Ver imagen 33.

Finalmente debemos rescatar las ideas de Parrochia para evitar las detenciones vehiculares, provocadas en los antiguos cruces vehiculares de la Alameda.

Parece rentable proponer cruces de uso peatonal, sumados al de uso exclusivo de transporte público, generando un Zoning de vialidades exclusivas que podrían beneficiar a las calles San Francisco, Miraflores, Morandé y Teatinos (con acceso restringido o controlado) Lo anterior, terminaría beneficiando a las saturadas calles de Agustinas y Moneda.

A juicio personal, el nuevo Zoning, debe ser una constante para los diversos estudios de transformación del transporte. Santiago centro, no puede ser una zona de sacrificio de la expansión urbana del Gran Santiago.

Las operaciones de la CORMU, junto a las revitalizaciones municipales de los paseos, aceras, arbolado y mobiliario urbano, nos legan la propuesta de centralizar el Sitio del Convento en una Macro-manzana peatonal (ver imagen 53). Posibilitando una nueva accesibilidad al patio central del convento desde una nueva acera o desde un amplio paseo de ancho mayor por la calle San Francisco. Sin limitar el paso del transporte público, siguiendo el ejemplo de la actual calle Compañía. La operación urbana podría revitalizar el conjunto de edificios del pasaje Juan Antonio Ríos, debido a la nueva plusvalía que generaría su renovado enfrentamiento vial.

Por el frente de la Iglesia, el cruce desde calle Estado es la proyección de un paseo peatonal, que amerita la remodelación en un amplio cruce peatonal entre los andenes Norte y Sur de la Alameda. Ver imagen 71.

El caso del paseo Bandera nos muestra los beneficios de limitar el uso motorizado entre vías situadas en las zonas de preferente movilidad peatonal, que reitera la operación urbana de metro y cierres de bocacalles. (de Perogrullo a los accesos de estacionamientos particulares). La transformación del paso bajo nivel en un atraveso para el peatón y comercio revitaliza toda la placa comercial de calle Bandera.

Los alcances de la operación urbana en calle San Diego, aún pueden seguir tejiendo la red peatonal entre el Sur de la Alameda y la calle Alonso de Ovalle, entre el Eje Cívico y la avenida Santa Rosa. Tal disposición vendría a mejorar al barrio respecto de la alta densidad habitacional localizada en el eje Santa Isabel y las transferencias peatonales localizadas en el cuadrante Alameda, Santa Isabel, Bulnes y Santa Rosa.

Respecto del Nuevo Eje Alameda y La Macro-manzana de La Iglesia de San Francisco, se recomienda el exhaustivo análisis de las cartografías urbanas del tramo expuesto de la tesis, a modo de mejorar el cuidado de las intervenciones en función de los hallazgos urbano-patrimoniales, y de las amplias posibilidades o maniobras urbanas que puedan mejorar al entorno de los monumentos, respecto de las prolongaciones de los paseos peatonales, las calles que atraviesan y accesibilidades a las nuevas estaciones "tipo paraderos" del sistema BRT.

RECOMENDACIONES NUEVA ALAMEDA

Resultado de las Conclusiones en Plano General del marco de Estudio

Suelos a nivel peatonal y Sistema de autobús de tránsito rápido

(en inglés, Bus rapid transit, BRT)

Imagen 53





*PARADEROS SISTEMA BRT SAN MARTIN*

*NUEVO ACCESO LA MONEDA*  
*Adecuación a nuevos paraderos BRT y Red peatonal de superficie.*

*PARADEROS DEL SISTEMA BRT SECTOR LA MONEDA*

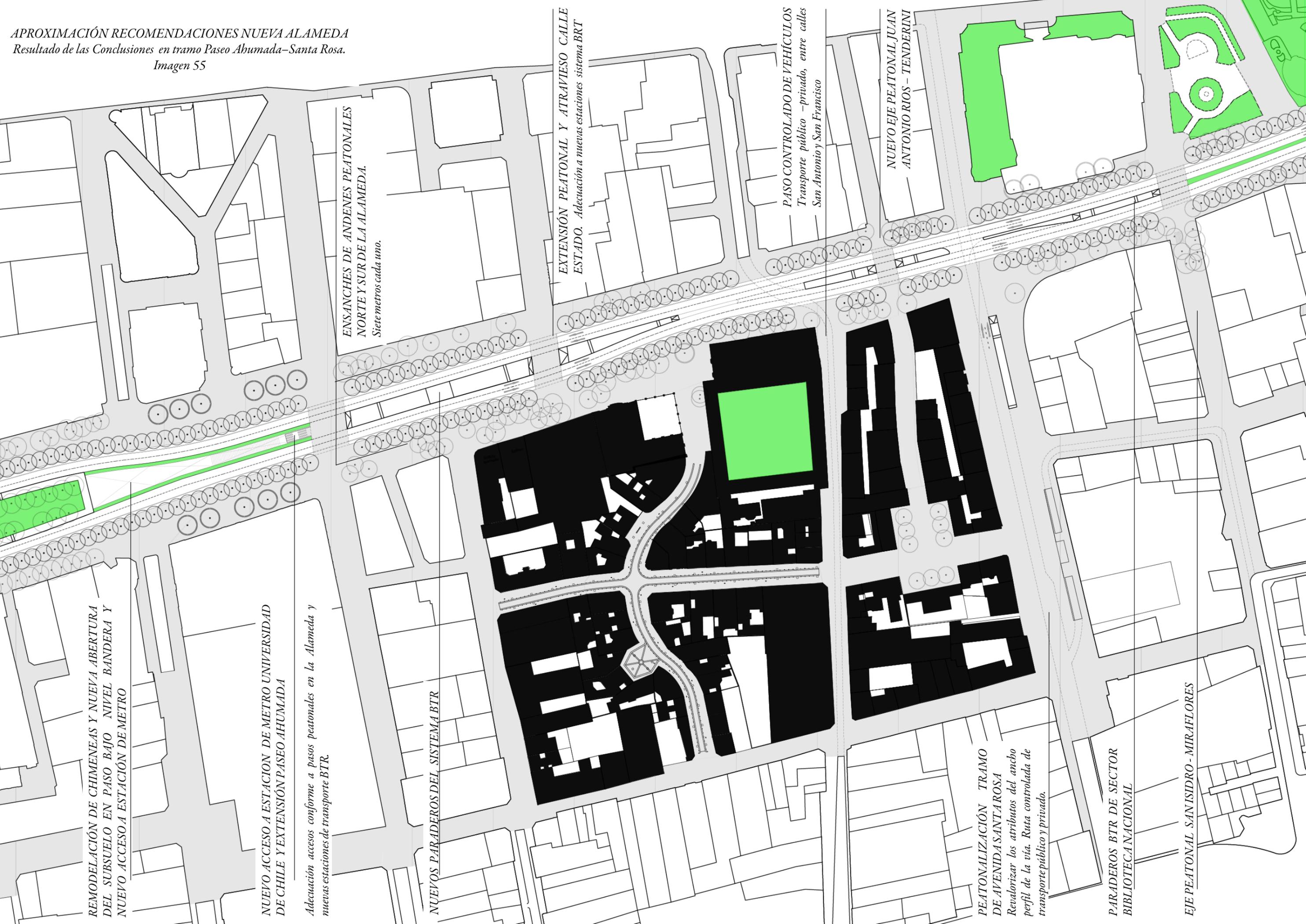
*NUEVO ACCESO A METRO ESTACIÓN LA MONEDA*  
*Adecuación a nuevos paraderos del sistema BRT*

*MODIFICACIÓN PASO BAJO NIVEL*  
*Abertura paso nivel Bandera*

*NUEVO ACCESO Y REMODELACIÓN METRO UNIVERSIDAD DE CHILE*  
*Adecuación a nuevos paraderos del sistema BRT y Red peatonal de superficie.*

*NUEVOS PARADEROS BRT ENTRE PASEO AHUMADA Y CALLE ESTADO*

*Arborización especial frente a Monumentos y Zonas Típicas*



REMODELACIÓN DE CHIMENEAS Y NUEVA ABERTURA DEL SUBSUELO EN PASEO BAJO NIVEL BANDERA Y NUEVO ACCESO A ESTACIÓN DE METRO

NUEVO ACCESO A ESTACIÓN DE METRO UNIVERSIDAD DE CHILE Y EXTENSIÓN PASEO AHUMADA

Adecuación accesos conforme a pasos peatonales en la Alameda y nuevas estaciones de transporte BTR.

NUEVOS PARADEROS DEL SISTEMA BTR

ENSANCHES DE ANDENES PEATONALES NORTE Y SUR DE LA ALAMEDA.  
Siete metros cada uno.

EXTENSIÓN PEATONAL Y ATRAVIESO CALLE ESTADO. Adecuación a nuevas estaciones sistema BRT

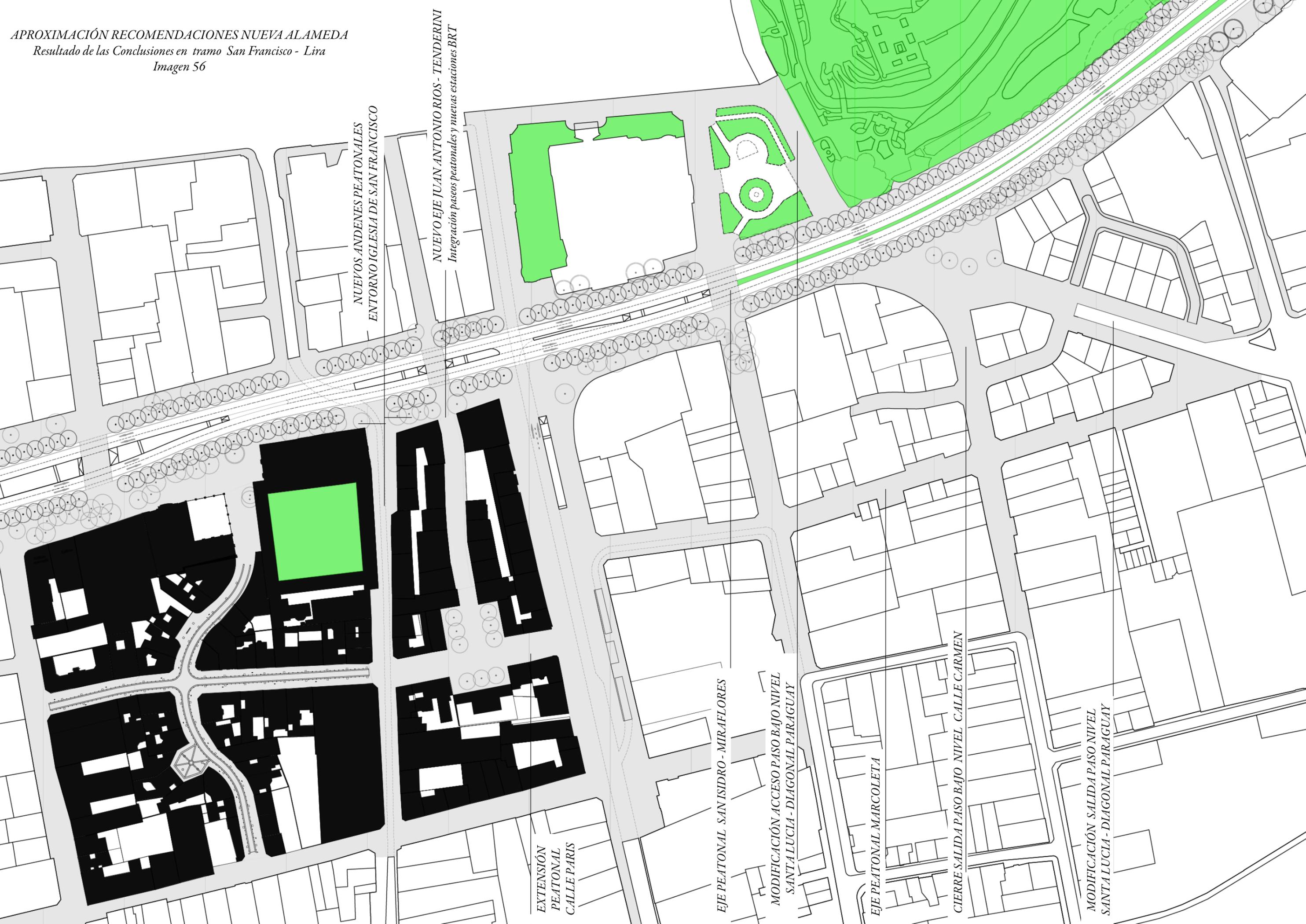
PASO CONTROLADO DE VEHÍCULOS  
Transporte público -privado, entre calles San Antonio y San Francisco

NUEVO EJE PEATONAL JUAN ANTONIO RÍOS - TENDERINI

PEATONALIZACIÓN TRAMO DE AVENIDA SANTA ROSA  
Revalorizar los atributos del ancho perfil de la vía. Ruta controlada de transporte público y privado.

PARADEROS BTR DE SECTOR BIBLIOTECA NACIONAL

EJE PEATONAL SAN ISIDRO - MIRAFLORES



NUEVOS ANDENES PEATONALES  
ENTORNO IGLESIA DE SAN FRANCISCO

NUEVO EJE JUAN ANTONIO RIOS - TENDERINI  
Integración paseos peatonales y nuevas estaciones BRJ

EXTENSIÓN  
PEATONAL  
CALLE PARIS

EJE PEATONAL SAN ISIDRO - MIRAFLORES

MODIFICACIÓN ACCESO PASO BAJO NIVEL  
SANTALUCILA - DIAGONAL PARAGUAY

EJE PEATONAL MARCOLETA

CIERRE SALIDA PASO BAJO NIVEL CALLE CARMEN

MODIFICACIÓN SALIDA PASO NIVEL  
SANTALUCILA - DIAGONAL PARAGUAY

## **Bibliografía**

Brunner, Karl. *Santiago La Ciudad Moderna*. Santiago: Imprenta “La Tracción”, 1932.

Universidad De Chile, Facultad de Arquitectura y urbanismo, *Karl Brunner en Chile*. Urbanismo revisitado, 2015.

Pávez Reyes, M. Isabel, *Vialidad y Transporte en la metrópolis de Santiago 1950-1979*. Madrid: 2006.

Parrochia Beguin, Juan, *Santiago en el tercer cuarto del siglo XX: el transporte metropolitano en Chile, realizaciones de Metro y Vialidad Urbana*. Departamento de planificación Urbano – Regional. Santiago: F.A.U. de la Universidad de Chile, febrero 1980.

Pávez Reyes, M. Isabel, *En la ruta de Juan Parrochia Beguin*. Santiago: 2003.

Ediciones Universidad Católica de Chile, *Estudios patrimoniales* / edición José de Nordenflycht Concha. Chile: 2018.

Brunner, Karl. *Manual de Urbanismo (Bogotá, 1939)*, Volumen I. Introducción y traducción por Arturo Almandoz. Londres y Nueva York: Routledge, 2016.

Parrochia Beguin, Juan, *Semi urbano y semi humano*. Santiago: Ed. F.A.U. de la Universidad de Chile, 1989.

Parrochia Beguin, Juan, *La Metropolitica y nosotros*. Santiago: Ed. F.A.U. de la Universidad de Chile, 1990.

Parrochia Beguin, Juan, *6 planes para Santiago*. Santiago: 1996.

Strabucchi, Wren y Christian Saavedra, *Huellas de una “Ciudad Moderna”*. FADEU PUC / Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos. Taller de investigación Primer semestre 2015.

Pérez Villalón, Elvira, *El Sitio del Convento: San Francisco y el desarrollo de la Ciudad de Santiago hacia el Sur de la Alameda, 1820 - 1920*. FADEU PUC / Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos, 2016.

Errázuriz, Tomás, *La Experiencia Del Tránsito. Motorización Y Vida Cotidiana En El Santiago Metropolitano, 1900-1931*. FADEU PUC / Doctorado en Arquitectura y Estudios Urbanos, 2010.

Silva Pedraza, Carlos, *Revisitando el centro histórico de Santiago*. Tesis Magíster IEUT UC, 2017.

Masuro Espinosa, Andrea, *Plaza de la Constitución: Proyecto urbano y debate arquitectónico*. Tesis MARQ UC, 2002.

Gurovich W., A. (1993). *Evocando a don Alberto Mackenna Subercaseaux : en el cincuentenario de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile*. Revista de Arquitectura, 4(4), Pág. 32-33. doi:10.5354/0719-5427.2014.30907

Rodrigo Booth, *Higiene pública y movilidad urbana en el Santiago de 1900*, ARQ (Santiago) no.85 (dic. 2013) <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962013000300009>

*Llegada de la Electricidad a Chile* (febrero 1883). [http://www.patrimoniocultural.gob.cl/Recursos/Contenidos/Museo%20Hist%C3%B3rico%20Nacional/archivos/Llegada%20de%20la%20electricidad%20a%20Chile%20\(Febrero%20de%201883\).pdf](http://www.patrimoniocultural.gob.cl/Recursos/Contenidos/Museo%20Hist%C3%B3rico%20Nacional/archivos/Llegada%20de%20la%20electricidad%20a%20Chile%20(Febrero%20de%201883).pdf)

Paseo Cívico Metropolitano. *Rediseño del eje Alameda-Providencia*. Santiago, Chile, 2015 – 2018 ARQ (Santiago) no.92 Santiago abr. 2016. [https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0717-69962016000100006](https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-69962016000100006)

Catalina Uribe, *El Culto a lo feo y el invunchismo en Chile según Joaquín Edwards Bello*, Revista Chilena de Literatura (Noviembre 2009), n° 75, 233 – 258. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-22952009000200012>

Ximena Arizaga, *Propuesta de caracterización de la renovación urbana en Chile. El caso de la comuna de Santiago Centro*, EURE, n°134 (enero 2019): pp. 169.191.

CA 27, *¿vías vs, calles?*, 1980.

CA 6, 1969.

CA 12 - 13, 1974.

CA 16, *El cuidado del Patrimonio*, 1976.

CA 151, *Movilidad Urbana*, Revista Ciudad y Arquitectura, n°151 (Invierno 2012).

Pedro Bannen y Carlos Silva, *Santiago de Chile: Comprensión y configuración de una ciudad moderna a partir de la visita de Karl Brunner, 1932*, estudios del hábitat, Vol.14 (2) e002 (diciembre 2016).

José Rosas y Elvira Pérez, *De la ciudad cerrada de los conventos a la ciudad abierta de los espacios públicos: Santiago 1710-1910*, Revista de Geografía Norte Grande, 56: 97-119 (2013).

José Rosas y Carlos Silva, *La invención de una avenida en la trama fundacional del centro de Santiago de Chile (1892-2012)*, Cercle review, n°8 - 9 (junio 2014).

Investigación Fondecyt n°1141084 *"Santiago 1939. La idea de "ciudad moderna" de Karl Brunner y El Plano Oficial de Urbanización de Santiago en sus 50 años de vigencia."* 2014-2017. Investigadores: José Rosas, Pedro Bannen, Germán Hidalgo, Wren Strabucchi. Financiamiento: CONICYT / FONDECYT / Regular. Duración: 36 meses. Año de adjudicación: 2014.

Tomas Errazuriz, *La administración de Ibáñez del campo y el impulso a la circulación moderna (Santiago, 1927-1931)*. Historia n°47 (julio - diciembre 2014).

Marcelo Mardones, *Santiago en guerra: la crisis del transporte tranviario y el comienzo de la intervención estatal sobre la locomoción colectiva en la capital chilena, 1938-1941*. Revista Tiempo Histórico N°8 (primer semestre 2014): pp.115-134.

Instituto Nacional de Urbanismo, *El aislamiento del cerro Santa Lucía*, Revista de Arte n°7 (1935): pp.34-38.

Instituto Nacional de Urbanismo, *Avenida Sur y Barrio Cívico*, Revista de Arte n°5 (1935): pp.25 -32.

Mackenna Alberto y Carlos Carvajal, *La transformación de Santiago. Arquitectura y arte decorativo / Asociación de Arquitectos de Chile*. Santiago: La Asociación, 1929-1931. 2 volúmenes, número 6-9, (1929-1930), páginas 271-284, 339-348 y 383-388.

Gurovich W., Alberto, *"La solitaria estrella: en torno a la realización del Barrio Cívico de Santiago de Chile, 1846-1946"*, en: Revista de Urbanismo, N°7, Santiago de Chile, publicación electrónica editada por el Departamento de Urbanismo, F.A.U. de la Universidad de Chile, enero de 2003, I.S.S.N. 0717-5051.

Ilustre Municipalidad de Santiago, Dirección de Obras Municipales (2006). *Santiago centro: un siglo de transformaciones*. Santiago: Andros, pp. 76-95.

Rodrigo Vera, *Exponentes elocuentes de la arquitectura moderna y funcional: los edificios de estacionamientos en Santiago centro*, Revista 180 n° 29: pp. 38-43.

## **Anexo imágenes**



*Imagen 57*  
*El fotógrafo es William Oliver*

A la derecha se puede apreciar la Iglesia de San Francisco y al centro, el Cerro Santa Lucía, a pocos años de ponerse en marcha los nuevos proyectos promovidos por el Intendente Benjamín Vicuña Mackenna (1872). Su configuración de paseo se mantendrá hasta 1945, pero en 1927 el paseo sufre una transformación con la llegada de los tranvías eléctricos y el recambio de todos sus árboles (Álamos).



*Imagen 58*  
*Fotografía, Archivo de la Biblioteca Nacional de Chile.*

Alameda caminable y pedaleable: Así era el bandejón central de la Alameda de Santiago en el año 1900. Paseo generado por don Benjamín Vicuña Mackenna, el cual mantendrá sus árboles hasta 1927.



*Imagen 59*  
*Año 1915, fotografía de Hume Walker.*

Aún se mantiene sistema de acequias en paseo central de la Alameda y no se aprecia construcción del Club de la Unión. Todos los árboles se eliminan por el año 1927 Pero avanzado el año 1926, la inaplicabilidad de los nuevos decretos era la norma. En respuesta a una seguidilla de accidentes en que se vieron involucrados autobuses y el evidente incumplimiento sobre los requerimientos del vehículo y la cantidad máxima de pasajeros, la prensa inició una fuerte crítica en contra del servicio de locomoción colectivo: Fue con Ibáñez del Campo que nace una política de expulsión de la tracción animal de la capital.



*Imagen 60*

*"Modernización de la Alameda" (desde 1921)*

*Fuente: Luces de Modernidad, archivo Chilectra, biblioteca del Bicentenario 2003.*

1927; "Decreto 788. Prohíbe estacionamiento sector central de vehículos a mano, como ser: heladeros, afiladores, vendedores de maní, etc., en el sector de la ciudad comprendido entre la Plaza Italia, calle Teatinos, Mapache y Alameda de las Delicias, y en toda la extensión de esta última avenida"

1927; "Decreto 776. Prohíbe el estacionamiento de vehículos de alquiler de tracción animal en el sector central, comprendido entre Delicias y las calles Rosas, Claras y Teatinos, desde la 8 hasta las 21 .30 horas"



*Imagen 61*  
*Autor: Archivo Chilectra*

Vista de la Alameda de Santiago hacia el oriente en 1927. En pleno bandejón central, se ve a 3 hombres de pie y a la izquierda un hombre sentado bajo la sombra de los árboles. Al fondo, sobresale la torre de la Iglesia San Francisco.



*Imagen 62*  
*Fotografía de Robert Gerstmann.*

A la izquierda se alcanza a ver la demolición de las casas del lado Norte, para la apertura de La Moneda hacia la Alameda con la nueva Plaza. Para el año 1927 el paseo de la Alameda cambia de imagen coincidiendo con la llegada de tranvías eléctricos y la iluminación eléctrica del espacio público.



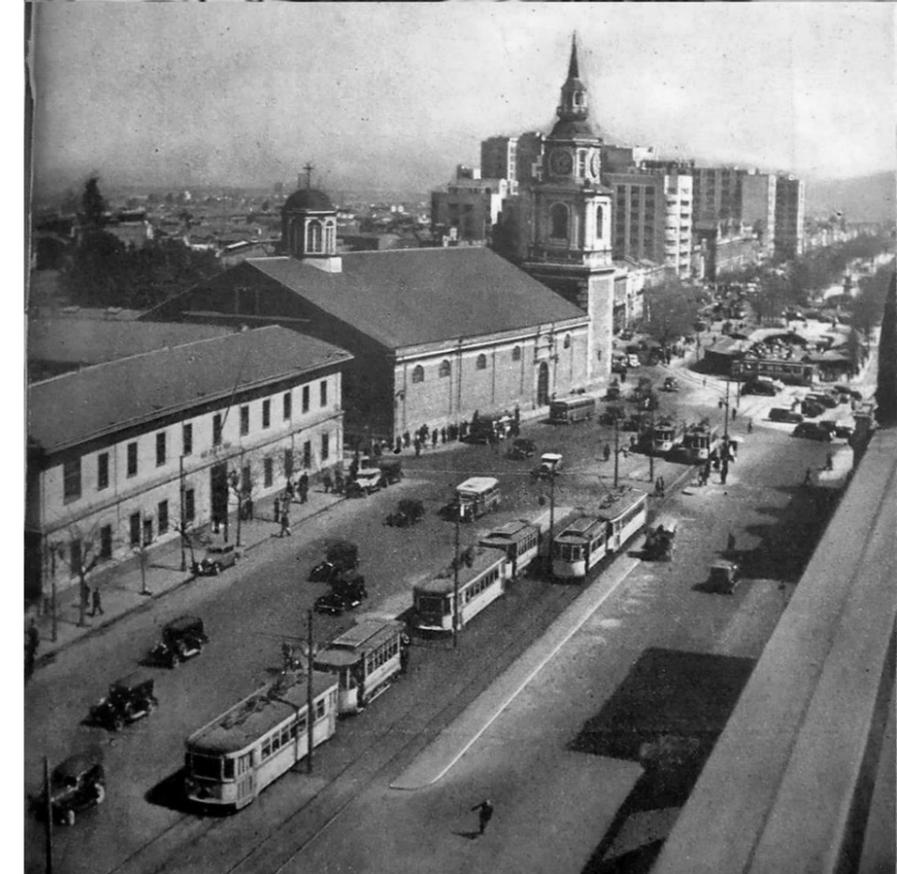
*Imagen 63*  
*Autor desconocido, año 1928*



*Imagen 64  
Autor desconocido*

*Foto tomada desde actual edificio Ministerio de Vivienda y Urbanismo. Se estima década del 40.*

Se aprecia el paseo Alameda Las Delicias, cuya configuración proviene del año 1872, no obstante en la fotografía se aprecia la arborización efectuada en el año 1927. En imagen se ven las góndolas y los estacionamientos de vehículos en ambos costados y lados de la vía.



*Imagen 65-66  
Portada de Revista Zig-Zag, N°1870, 23-01-1941.  
Archivo Revista Zig-Zag*

El Parque Ingles antes y después de su desaparición en 1941, sería la antesala del ensanche de la Alameda.



*Imagen 67*  
*Colección J.H. Price*

Alameda durante la construcción del Banco Estado al año 1948. Últimos años de existencia del paseo central de la Alameda y el paso de tranvías eléctricos en una atiborrada Alameda. En ese año, la pérgola fue demolida en la madrugada del 14 de abril de 1948, bajo el gobierno de Gabriel González Videla y por orden del alcalde Dr. José Santos Salas, con motivo de la remodelación de las calzadas del sector céntrico, particularmente de la Alameda.



*Imagen 68*  
*Fotografía de Jack Ceitelis. Archivo CChC. 1977*

En 1960, se funda el Comité Pro-Restauración de San Francisco y en 1969, se abre el Museo de Arte Colonial de San Francisco. Entre 1972 y 1974, fueron restaurados la fachada, la torre y el órgano del templo. La restauración continuaría en 1986, luego de los graves daños que el terremoto de Santiago de 1985 causó a las naves laterales, el reloj y el dintel de entrada del coro del convento.



*Imagen 69*  
*Fotografía recuperada de "En la Ruta de Juan Parrochia Beguin", obras cerca del eje Bulnes, p.110.*



*Imagen 70*  
*Fotografía ubicada en Twitter, Alfredo Sironvalle*

Fotografía de la atípica construcción del Edificio Europlaza (actual hotel plaza San Francisco), el cual sobresale del límite predial y de la línea de edificación. Este ejemplo motivará la declaración de Zona Típica del Barrio Paris Londres y debieron pasar tres administraciones municipales sucesivas: Bombal, Alessandri y finalmente Máximo Honorato Álamos, para lograr la vigencia del Plan Regulador a partir de su publicación en el Diario Oficial el 27 de enero de 1990. El seccional propuesto por CORMU (plaza frente a Iglesia de San Francisco), fue solo vinculante para generar un área verde privada, que se puede cerrar y que en la actualidad se instala de forma permanente una carpa de eventos del hotel.

Insólitamente, la edificación inicia obras contemplando la accesibilidad vial de su ingreso subterráneo, por medio de la caletería de la misma Alameda.



*Imagen 71*  
*Fotografía de Jack Ceitelis. Archivo CChC. 1984*

En la fotografía se aprecia la semaforización que permite el anterior acceso a la Alameda en dirección al Oriente desde calle Estado.

En la actualidad dicha semaforización es para permitir el acceso al Hotel Plaza San Francisco, y a una concesión de estacionamientos a nivel de superficie ubicada en la misma plaza de la Iglesia San Francisco.

A modo personal, el cruce es la proyección del paseo peatonal de calle Estado, que amerita preferentemente el amplio cruce peatonal entre los andenes Norte y Sur de la Alameda.

## **Anexo Planos**



1875-1920  
A\_Convento Máximo de San Francisco



1920-1939  
A\_Convento Máximo de San Francisco  
B\_Barrio Paris Londres

*Imagen 72-73*

*Recuperado de transcripción digital de planos. Elvira Pérez, 2016.*



*Imagen 74*

*Recuperado de transcripción digital (POUCS) de 57 planos de sectores 1:1000  
Fondecyt N° 1141084, 2014.*

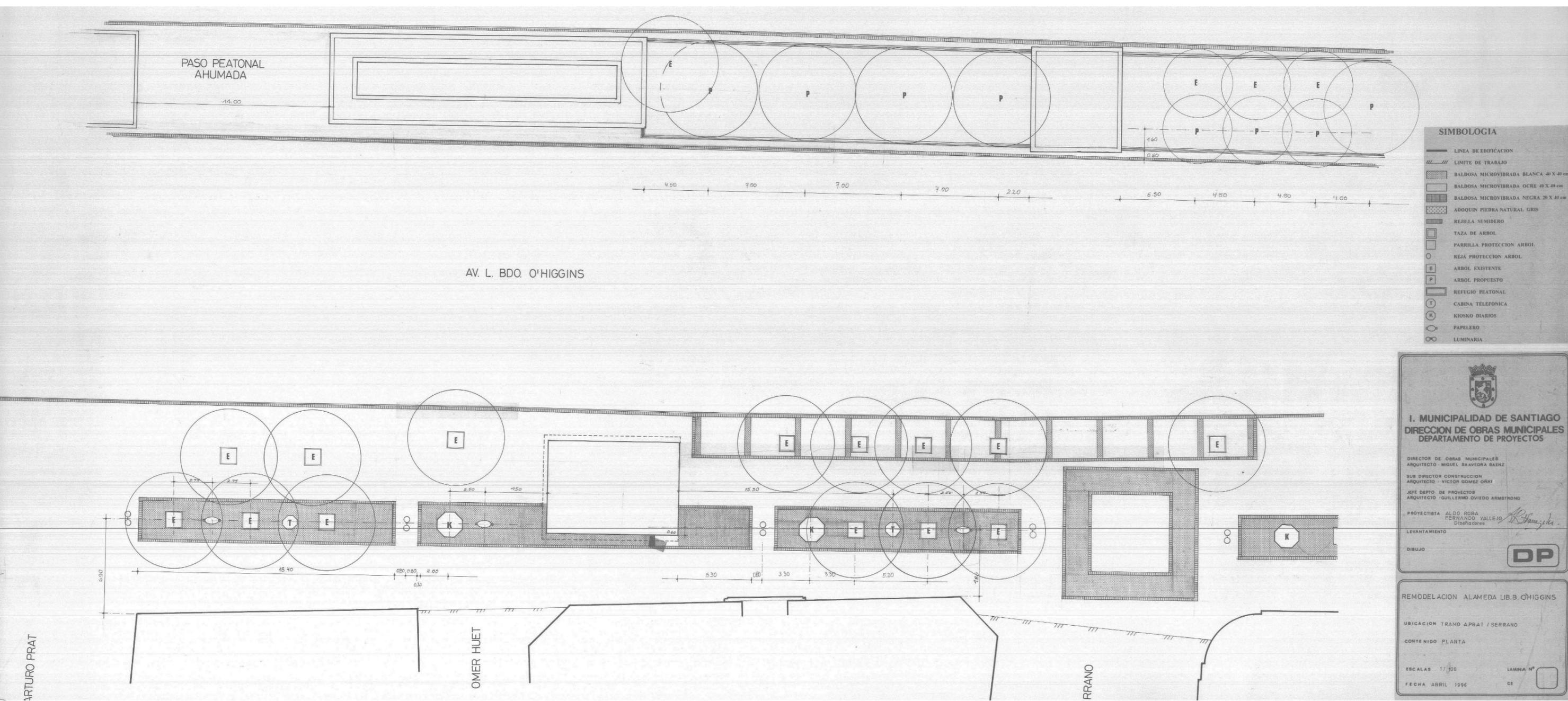
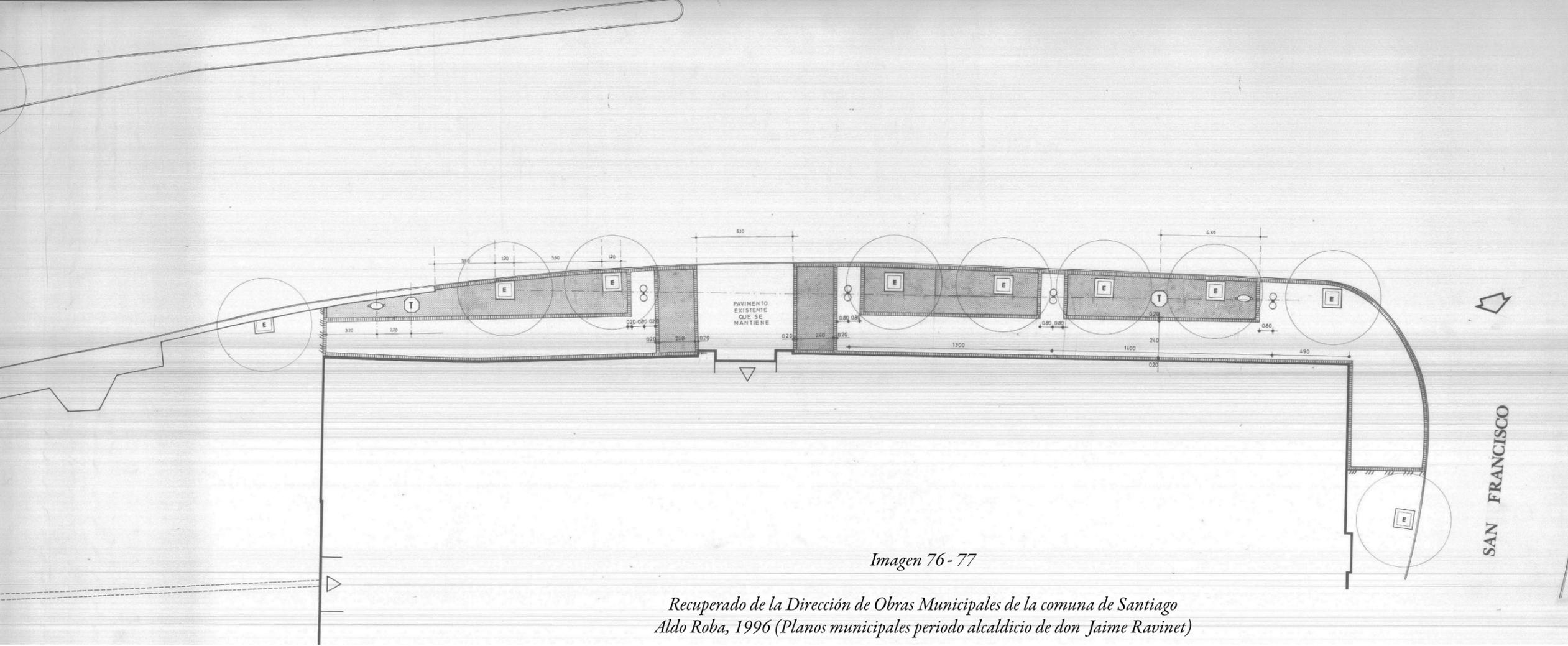


Imagen 75

Recuperado de la Dirección de Obras Municipales de la comuna de Santiago  
Aldo Roba, 1996 (Planos municipales periodo alcaldicio de don Jaime Ravinet)



**SIMBOLOGIA**

- LINEA DE EDIFICACION
- - - LIMITE DE TRABAJO
- ▨ BALDOSA MICROVIBRADA BLANCA 40 X 40 cm
- ▩ BALDOSA MICROVIBRADA OCRE 40 X 40 cm
- ▧ BALDOSA MICROVIBRADA NEGRA 40 X 40 cm
- ▤ ADOQUIN PIEDRA NATURAL GRIS
- BEJILLA SUMIDERO
- TAZA DE ARBOL
- ▭ PARRILLA PROTECCION ARBOL
- ▭ AREA PROTECCION ARBOL
- ARBOL EXISTENTE
- ARBOL PROPUESTO
- ▭ REFUGIO PEATONAL
- ▭ CABINA TELEFONICA
- ▭ KIOSKO DIARIOS
- ▭ PAPELERO
- LUMINARIA

**I. MUNICIPALIDAD DE SANTIAGO**  
**DIRECCION DE OBRAS MUNICIPALES**  
**DEPARTAMENTO DE PROYECTOS**

DIRECTOR DE OBRAS MUNICIPALES  
 ARQUITECTO: MIGUEL SAAVEDRA SAENZ

SUB DIRECTOR CONSTRUCCION  
 ARQUITECTO: VICTOR GOMEZ ORTIZ

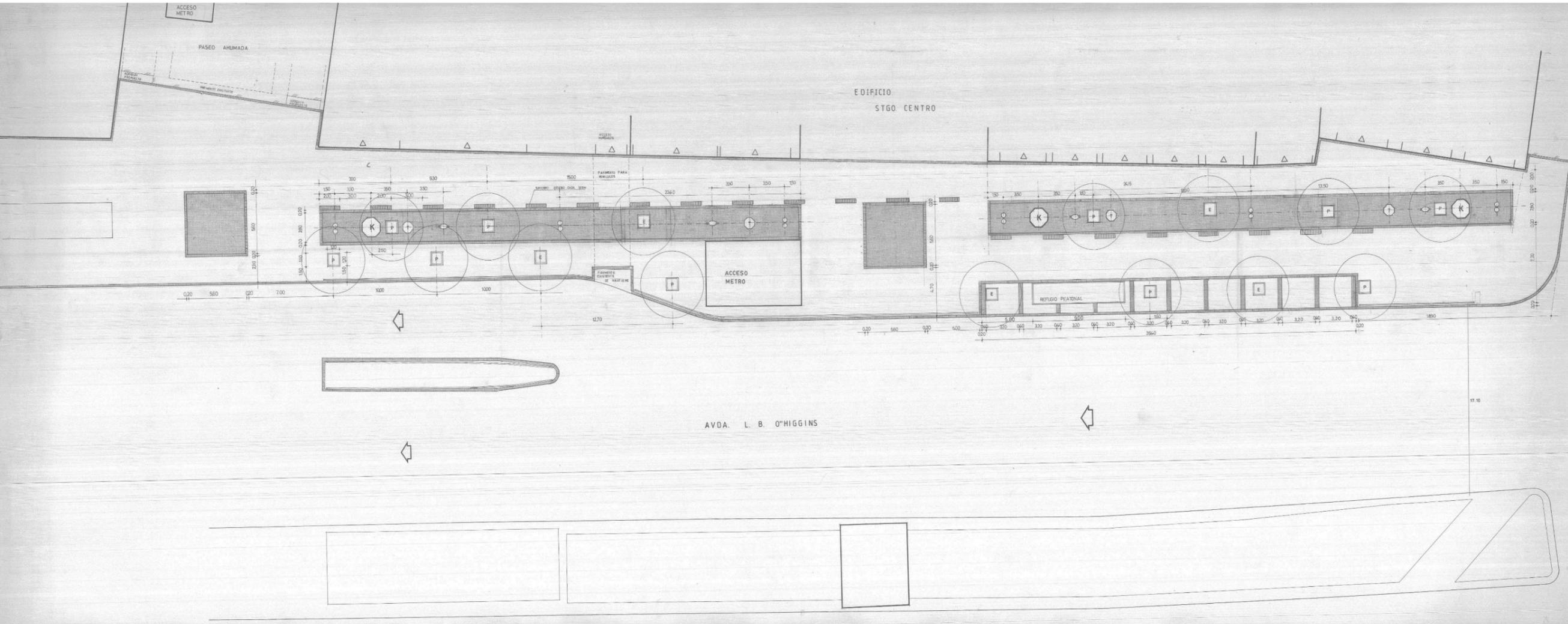
JEFE DEPTO. DE PROYECTOS  
 ARQUITECTO: GUILLERMO OVIEDO ARMBSTRONG

PROYECTISTA: ALDO ROBA  
 FERRNANDO VALLEJO  
 Diseñadores

LEVANTAMIENTO

Imagen 76-77

Recuperado de la Dirección de Obras Municipales de la comuna de Santiago  
 Aldo Roba, 1996 (Planos municipales periodo alcaldicio de don Jaime Ravinet)



**SIMBOLOGIA**

- LINEA DE EDIFICACION
- - - LIMITE DE TRABAJO
- ▨ BALDOSA MICROVIBRADA BLANCA 40 X 40 cm
- ▩ BALDOSA MICROVIBRADA OCRE 40 X 40 cm
- ▧ BALDOSA MICROVIBRADA NEGRA 40 X 40 cm
- ▤ ADOQUIN PIEDRA NATURAL GRIS
- BEJILLA SUMIDERO
- TAZA DE ARBOL
- ▭ PARRILLA PROTECCION ARBOL
- ▭ AREA PROTECCION ARBOL
- ARBOL EXISTENTE
- ARBOL PROPUESTO
- ▭ REFUGIO PEATONAL
- ▭ CABINA TELEFONICA
- ▭ LUMINARIA
- ▭ KIOSKO DIARIOS
- ▭ PAPELERO
- ARBOL EXISTENTE
- ARBOL PROPUESTO
- ▭ SIENTO DE TRABAJO

**I. MUNICIPALIDAD DE SANTIAGO**  
**DIRECCION DE OBRAS MUNICIPALES**  
**DEPARTAMENTO DE PROYECTOS**

DIRECTOR DE OBRAS MUNICIPALES  
 ARQUITECTO: MIGUEL SAAVEDRA SAENZ

SUB DIRECTOR CONSTRUCCION  
 ARQUITECTO: VICTOR GOMEZ ORTIZ

JEFE DEPTO. DE PROYECTOS  
 ARQUITECTO: GUILLERMO OVIEDO ARMBSTRONG

PROYECTISTA: ALDO ROBA  
 FERRNANDO VALLEJO  
 Diseñadores

LEVANTAMIENTO

**PROYECTO REMODELACION**  
**ALAMEDA BERNARDO O'HIGGINS**

UBICACION: TRAMO ESTADO-ALAMEDA

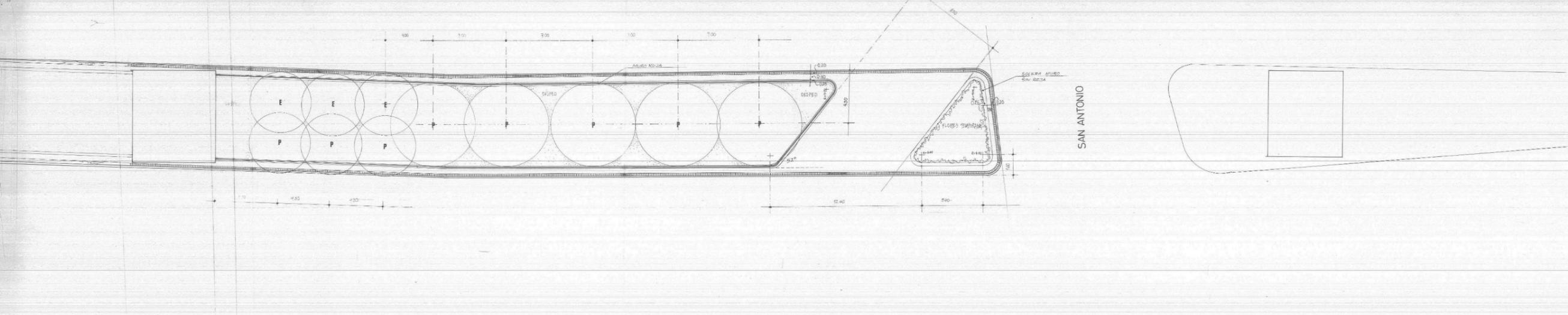
CONTENIDO: PLANTA GENERAL

ESCALA: 1:100

FECHA: ENERO 1996

MODIFICACIONES

FECHA	LABOR	REALIZADO POR	APROBADO POR



AVDA. L.B. O'HIGGINS

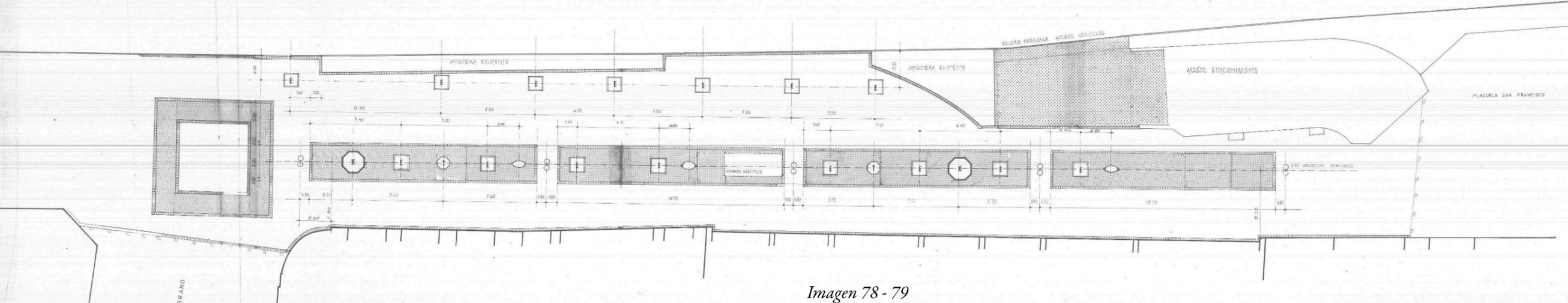
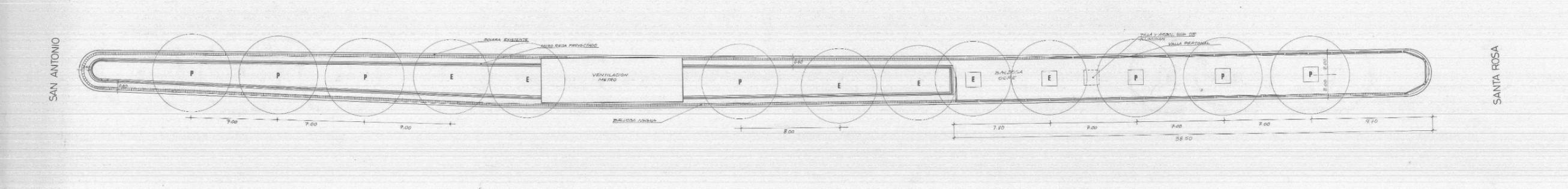
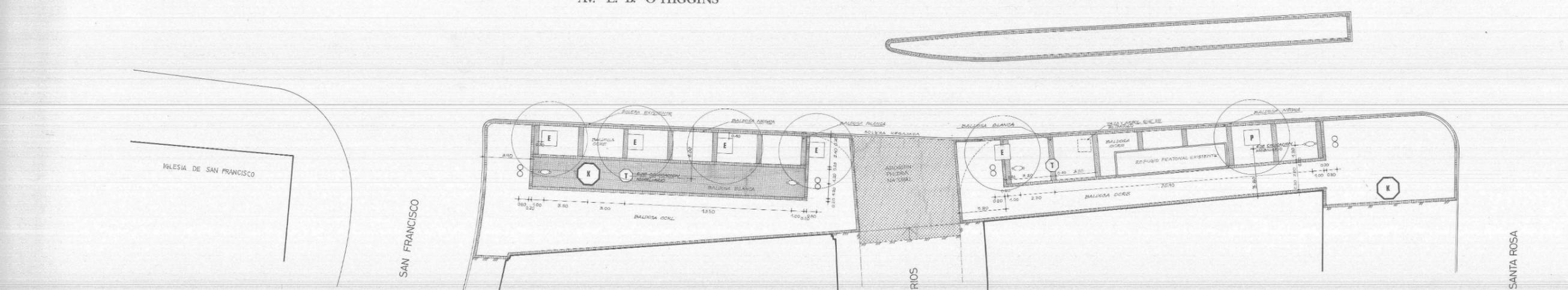


Imagen 78 - 79

Recuperado de la Dirección de Obras Municipales de la comuna de Santiago  
 Aldo Roba, 1996 (Planos municipales periodo alcaldicio de don Jaime Ravinet)



AV. L. B. O'HIGGINS



**SIMBOLOGIA**

- LINEA DE EDIFICACION
- LIMITE DE TRABAJO
- BALCONIA MICROVIBRADA BLANCA 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA OSCURA 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA NEGRA 20 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA GRIS
- BALCONIA MICROVIBRADA ROJA 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA VERDE 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA AZUL 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA AMARILLO 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA NARANJA 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA ROSA 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA PURPURA 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA VIOLETA 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA NUBIA 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA OLIVA 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA CARAMELO 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA MARRON 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA NEGRO 40 X 40 cm
- REJILLA SUMIDERO
- TAZA DE ARBOL
- PARRILLA PROTECCION ARBOL
- REJA PROTECCION ARBOL
- ARBOL EXISTENTE
- ARBOL PROYECTO
- REFUGIO PEATONAL
- CABINA TELEFONICA
- KIOSKO DIARIOS
- PAPELERO
- LUMINARIA

**I. MUNICIPALIDAD DE SANTIAGO**  
 DIRECCION DE OBRAS MUNICIPALES  
 DEPARTAMENTO DE PROYECTOS

DIRECTOR DE OBRAS MUNICIPALES  
 ARQUITECTO: MIGUEL SALVADORA BARRAZ

SUB DIRECTOR CONSTRUCCION  
 ARQUITECTO: VICTOR GOMEZ ORTIZ

JEFE DEPTO. DE PROYECTOS  
 ARQUITECTO: GUILLERMO OVEDO ARISTO

PROYECTISTA: ALDO ROBA  
 PERIURDIO VALLADARES  
 Diseñador

LEVANTAMIENTO

DRUJO

**DP**

REMEDIACION ALAMEDA LIB. B. O'HIGGINS

UBICACION TRAMO SERRANO / PLAZUELA SAN FRANCISCO

CONTENIDO PLANTA

ESCALAS 1/200

LAMINA Nº

FECHA: ABRIL 1996

CE

**SIMBOLOGIA**

- LINEA DE EDIFICACION
- LIMITE DE TRABAJO
- BALCONIA MICROVIBRADA BLANCA 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA OSCURA 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA NEGRA 20 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA GRIS
- BALCONIA MICROVIBRADA ROJA 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA VERDE 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA AZUL 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA AMARILLO 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA NARANJA 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA ROSA 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA PURPURA 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA VIOLETA 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA NUBIA 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA OLIVA 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA CARAMELO 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA MARRON 40 X 40 cm
- BALCONIA MICROVIBRADA NEGRO 40 X 40 cm
- REJILLA SUMIDERO
- TAZA DE ARBOL
- PARRILLA PROTECCION ARBOL
- REJA PROTECCION ARBOL
- ARBOL EXISTENTE
- ARBOL PROYECTO
- REFUGIO PEATONAL
- CABINA TELEFONICA
- KIOSKO DIARIOS
- PAPELERO
- LUMINARIA

**I. MUNICIPALIDAD DE SANTIAGO**  
 DIRECCION DE OBRAS MUNICIPALES  
 DEPARTAMENTO DE PROYECTOS

DIRECTOR DE OBRAS MUNICIPALES  
 ARQUITECTO: MIGUEL SALVADORA BARRAZ

SUB DIRECTOR CONSTRUCCION  
 ARQUITECTO: VICTOR GOMEZ ORTIZ

JEFE DEPTO. DE PROYECTOS  
 ARQUITECTO: GUILLERMO OVEDO ARISTO

PROYECTISTA: ALDO ROBA  
 PERIURDIO VALLADARES  
 Diseñador

LEVANTAMIENTO

DRUJO

**DP**

REMEDIACION ALAMEDA LIB. B. O'HIGGINS

UBICACION TRAMO SFRANCISCO / STA ROSA

CONTENIDO PLANTA

ESCALAS 1/200

LAMINA Nº

FECHA: ABRIL 1996

CE

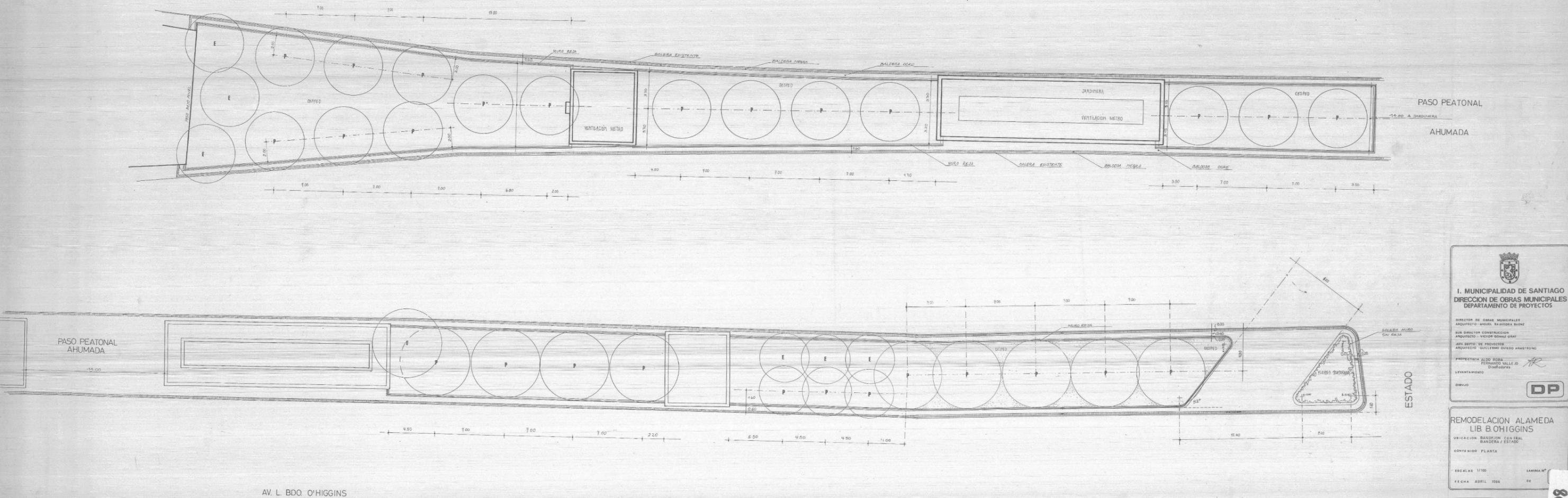


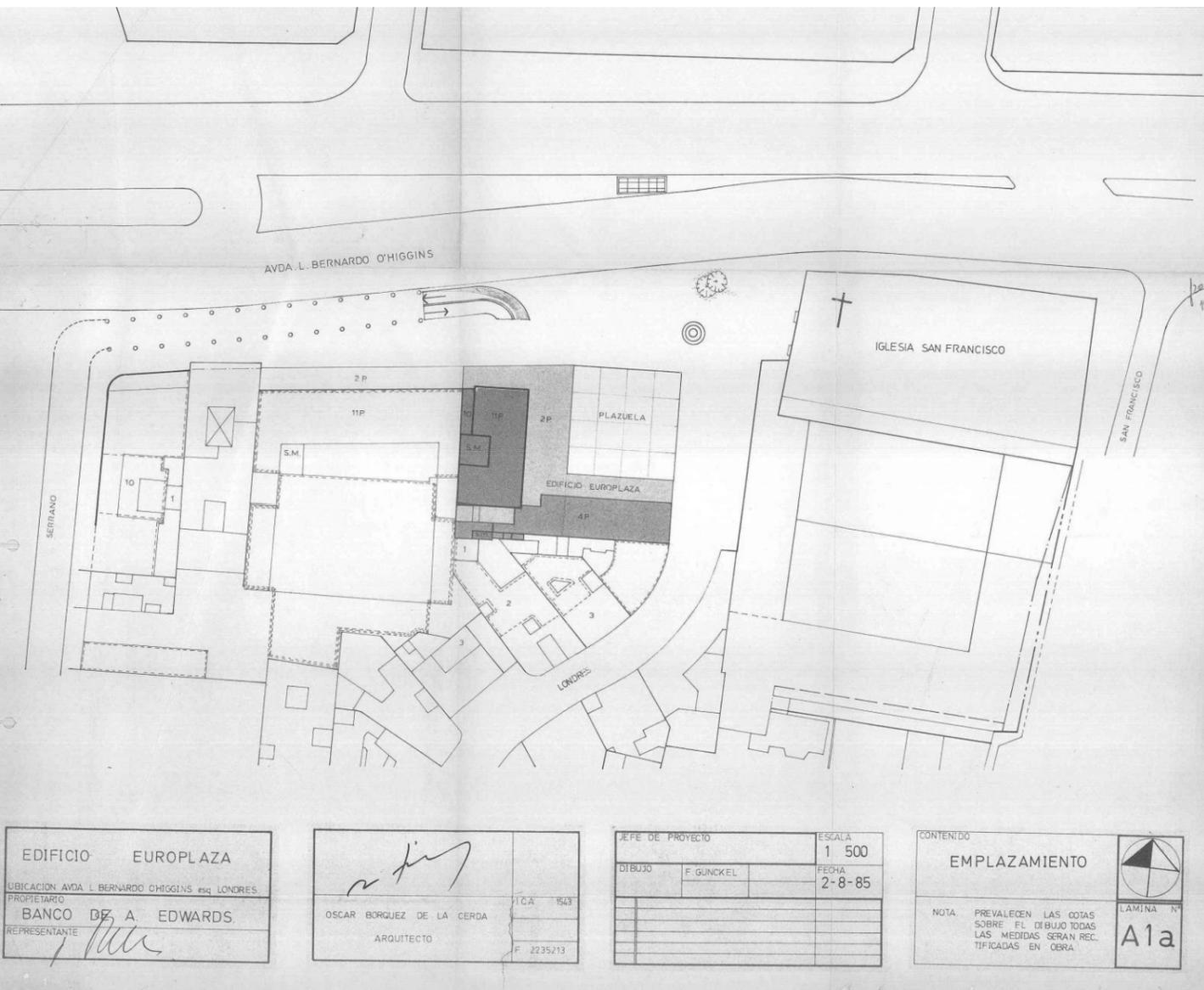
Imagen 80-81

Recuperado de la Dirección de Obras Municipales de la comuna de Santiago  
 Aldo Roba, 1996 (Planos municipales periodo alcaldicio de don Jaime Ravinet)





Recuperado de la Dirección de Obras Municipales de la comuna de Santiago  
 Bórquez, 1985 y Schmidt 1985 (Edificio discordante y ocupación indebida del BNUP)

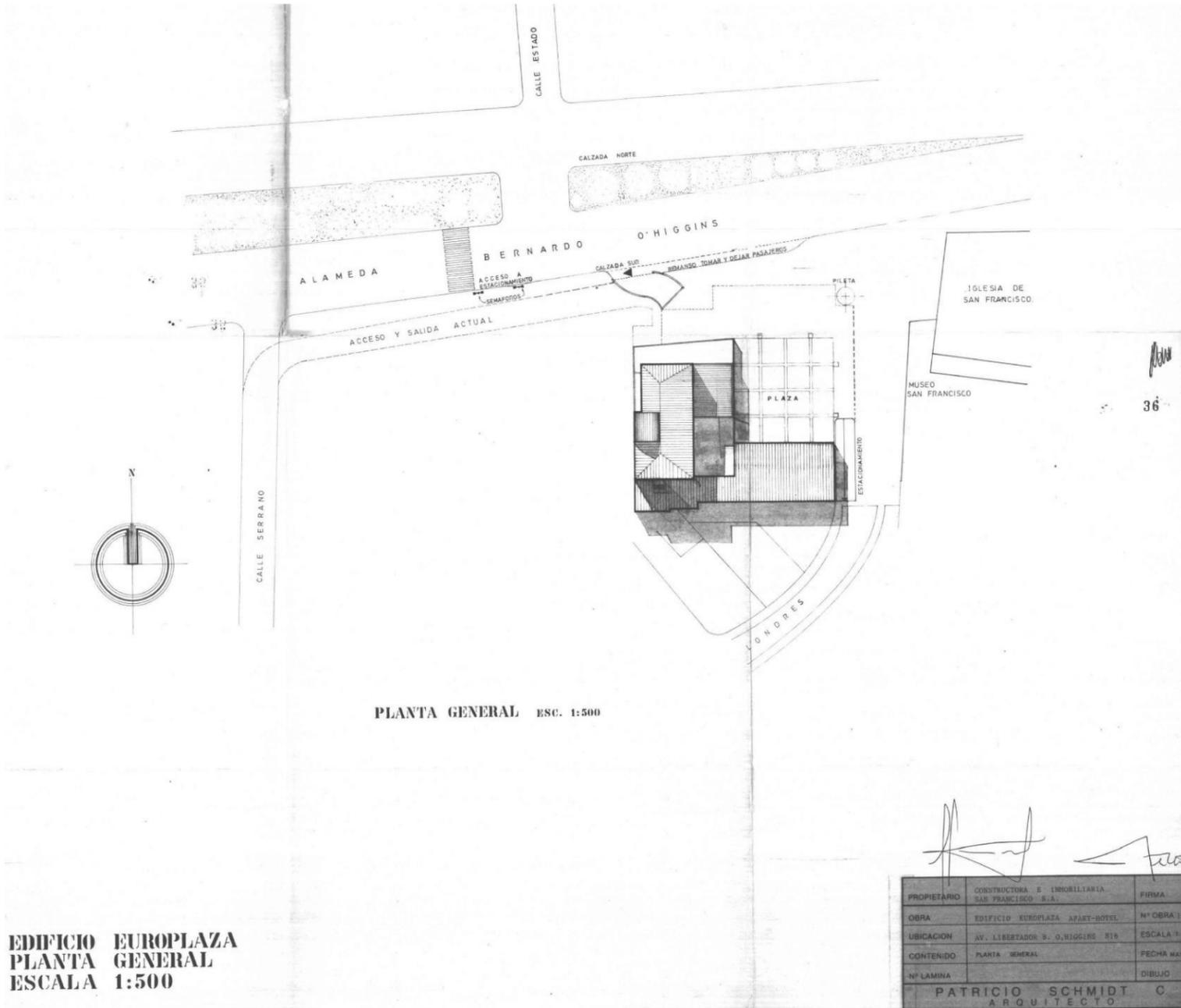


**EDIFICIO EUROPLAZA**  
 UBICACION AVDA. L. BERNARDO O'HIGGINS esq. LONDRES.  
 PROPIETARIO  
**BANCO DE A. EDWARDS.**  
 REPRESENTANTE

*[Signature]*  
 OSCAR BORQUEZ DE LA CERDA  
 ARQUITECTO  
 F. 2235273

JEFE DE PROYECTO	ESCALA
DIBUJO F. GUNCKEL	1:500
	FECHA
	2-8-85

CONTENIDO  
**EMPLAZAMIENTO**  
 NOTA: PREVALECIEN LAS COTAS SOBRE EL DIBUJO TODAS LAS MEDIDAS SERAN RECTIFICADAS EN OBRA.  
 LAMINA N°  
**A1a**



PLANTA GENERAL ESC. 1:500

**EDIFICIO EUROPLAZA**  
**PLANTA GENERAL**  
**ESCALA 1:500**

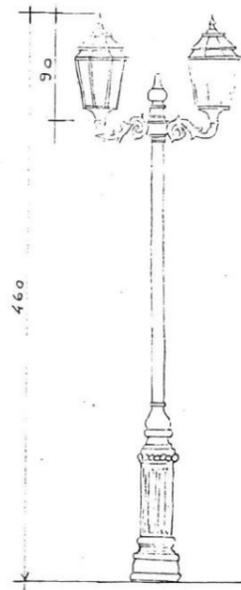
PROPIETARIO	CONSTRUCTORA E INMOBILIARIA SAN FRANCISCO S.A.	FIRMA
OBRA	EDIFICIO EUROPLAZA APART-HOTEL	N° OBRA 15
UBICACION	AV. LIBERTADORES P. O'HIGGINS 816	ESCALA 1:500
CONTENIDO	PLANTA GENERAL	FECHA MAY
N° LAMINA		DIBUJO
PATRICIO SCHMIDT C		
ARQUITECTO		

Imagen 86

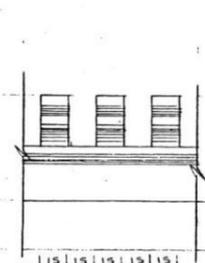
Recuperado de la Dirección de Obras Municipales de la comuna de Santiago.

Plano plazoleta San Francisco, Patricio Schmidt. Década del 80.

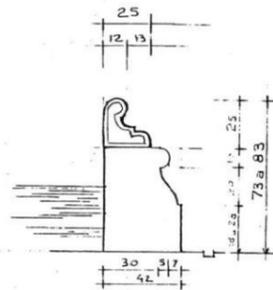
Modifica acceso vehicular hacia la Alameda.



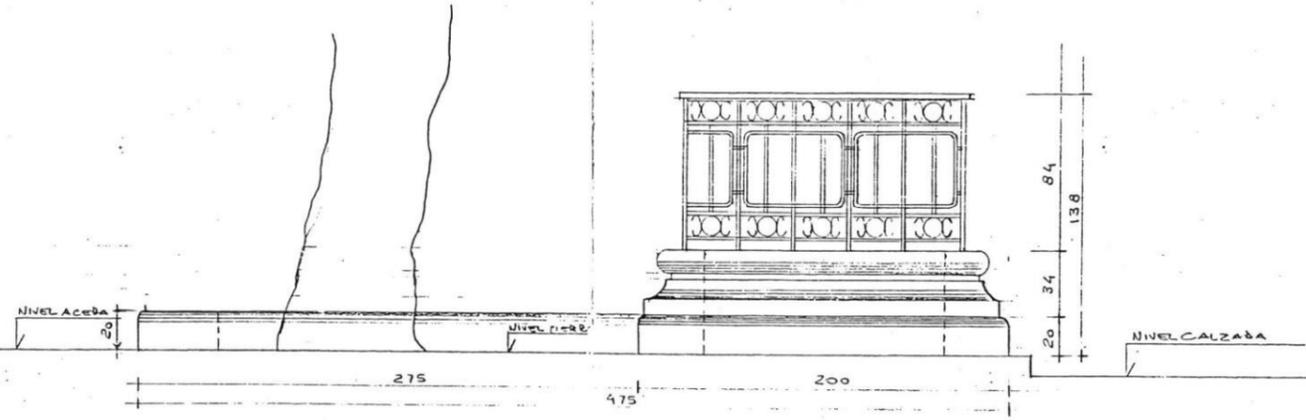
FAROL TIPO PARIS-LONDRES DE DOS LANTERNAS HEXAGONALES



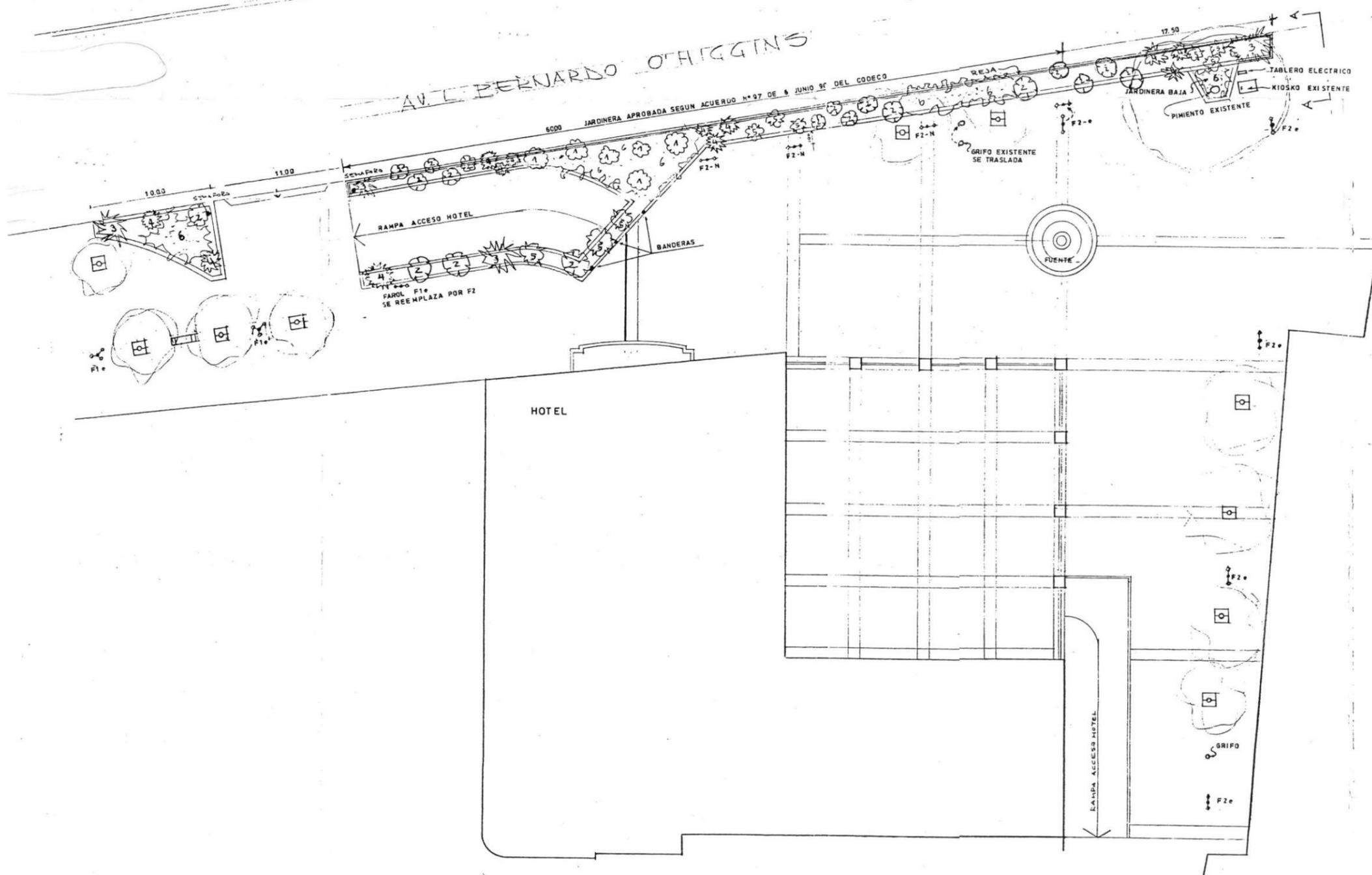
FRENTE BORNE SUPERIOR PARA FUENTE DE AGUA ESC. 1:20



CORTE



FRENTE A-A DE JARDINERA ESC. 1:20



- 1 LAUREL
- 2 LAURENTINA
- 3 JUNIPERO RASTRERO
- 4 SPIREA THUBERGII
- 5 VERONICA SALICIFOLIA
- 6 FLORES TEMPORADA Y CUBRESUELOS

	ARBOL EXISTENTE
	F1 = FAROL TIPO PARQUE FORESTAL DE 3 LAMPARAS ESFERICAS EXIST.
	F2 = FAROL TIPO PARIS-LONDRES DE 2 LAMPARAS HEXAGONALES EXISTENTES
	F2-N NUEVOS FAROLES PROPUESTOS

PLAZOLETA SAN FRANCISCO  
 PROPOSICION AMPLIACION JARDINERA, ILUMINACION Y BORDE PARA FUENTE  
 HOTEL PLAZA SAN FRANCISCO  
 ESC. 1 : 200

PATRICIO SCHMIDT G. y ASOCIADOS ARQUITECTOS

*Patricio Schmidt*  
 Ing. Holger San Francisco S.A.