

## **El Plan Brunner para la comuna de Santiago de Chile: potencial de desarrollo de las totalidades, subtotalidades y fragmentos viales en la Comuna de Independencia 2000.**

M. Isabel Pavez Reyes

### **Filiación**

Investigadora del Departamento de Urbanismo de la F.A.U. de la Universidad de Chile.

### **Resumen**

Se explora sobre las totalidades, subtotalidades y fragmentos de los espacios públicos viales en el actual territorio de la Comuna de Independencia, para descubrir qué señales emiten ellos hoy para efectos de su proyección a futuro. Se observa, en el plan Brunner (1934/1939) para la Comuna de Santiago, su visión de alcance intercomunal, y se confronta las proposiciones de mayor jerarquía, con las del Plan Intercomunal de Santiago 1960-94 MOP, y con las del Plan Metropolitano de Santiago 1994-24 MINVU.

### **Palabras clave**

Comuna de Independencia, Karl Brunner Comuna de Santiago, espacios públicos viales.

### **Abstract**

*Is scanned over the total, subtotal and fragments of public space vials in the present territory of the Commune of Independence, to discover what signals they emit today for purposes of future projection. It is observed in Brunner's plan (1934/1939) for the Municipality of Santiago, his vision of metropolitan Santiago, and balancing the highest-ranking proposals, with the Santiago Plan 1960-94 Intercommunal MOP, and with the Santiago Metropolitan Plan 1994-24 MINVU.*

### **Key words**

*Commune of Independence, Karl Brunner, Municipality of Santiago, public roads.*

### **Sumario**

Introducción

1.- Vialidad – Karl Brunner, confrontada a PRIS 60-94 MOP, y a PMS 94-24 MINVU.

1.1.- Sentido oriente-poniente

a).-Sistema de atravesado a la altura de la Avda. Hipódromo Chile

b).-Sistema de atravesado a la altura de Domingo Santa María, en conexión a Avda. Profesor Alberto Zañartu

c).- Sistema Gamero (ex "O'Higgins") - Avda. Santos Dumont (ex "Rosario")

d).-Sistema de Costaneras Norte y Sur, en la rivera norte y sur del río Mapocho

1.2.- Sentido norte-sur

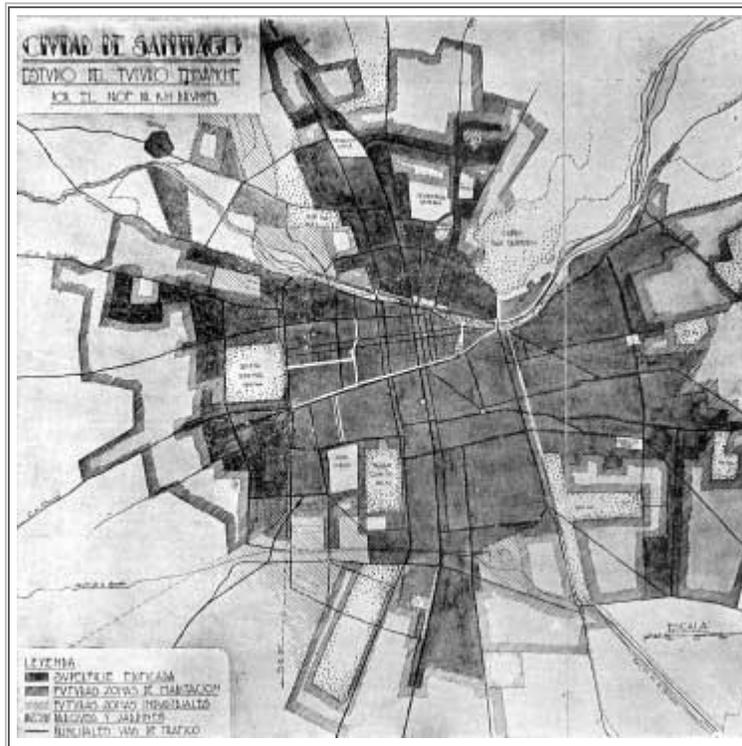
e).- El Sistema El Guanaco (ex "Callejón del Guanaco"), previsto como un eje desde Avda. Profesor Zañartu

f).- Sistema Santa Lucía – El Salto/ "Avda. de Circunvalación"

Conclusiones

## Introducción

Uno de los aportes más trascendentes y visionarios que hizo Karl Brunner en su primera misión en Chile (1929), fue el cuerpo de recomendaciones de conjunto para la ciudad y sus suburbios, que expresó en el proyecto "Ciudad de Santiago: Estudio del futuro ensanche", el que debía servir de modelo para todas las intercomunas de Chile (**Fig. 1**).



**FIGURA 1. CIUDAD DE SANTIAGO. ESTUDIO DEL FUTURO ENSANCHE, POR EL PROF. DR. KARL BRUNNER. Superficie edificada; futuras zonas de habitación; futuras zonas industriales; parques y jardines; principales vías de tráfico.**

Fte.: BRUNNER, K.H., *Santiago de Chile, su estado actual y futura formación*, Santiago de Chile, editado por Karl Brunner, 1932, Imprenta "La Tracción", lámina II, entre p.86 y p. 87.

Reveló, además, la importancia y pertinencia de un análisis multidimensional, dinámico y continuo del medio urbano total, como parte fundamental del proceso de intervención urbanística.

Sin embargo, la década de los años 1940s, no vio los frutos esperados de las enseñanzas de Brunner.

En 1940, Santiago ya había alcanzado el millón de habitantes; en esta década cada comuna establecía sus industrias en las áreas que le parecía, la estructura residencial se iba haciendo en forma radioconcéntrica alrededor de lo que se consideraba el núcleo de la comuna; los sectores comerciales se establecían en forma continua a lo largo de las vías de tránsito; no se configuraban coincidencias en los ejes viales, que cada comuna establecía conforme a sus propios caminos rurales y vecinales.

La situación de desmembramiento afectó los servicios de alcantarillados y agua, los pavimentos de avenidas, los sistemas de transporte colectivo, llevando con ello a la intercomuna de Santiago *"a una conformación radioconcéntrica exagerada que alentó una especulación desorbitante de los suelos en el núcleo central"*<sup>1</sup>.

El retroceso se desplegó por una década, hasta que el Arqto. Luis Muñoz Maluschka, a comienzos de los años 1950s, logró reimplantar un enfoque de conjunto en la planificación de las ciudades chilenas<sup>2</sup>.

En lo referido a la segunda misión Brunner, (1934), su aporte fue el "Plano Oficial de Urbanización de la Comuna de Santiago"<sup>3</sup> (**Fig. 2**) propuesto en el marco de su visión de Santiago como una totalidad intercomunal - el "Gran Santiago"- antes referida. El "Plano Oficial de Urbanización de la Comuna de Santiago", fue puesto a punto por el Arqto. Roberto Humeres, lográndose su aprobación en 1939<sup>4</sup>.

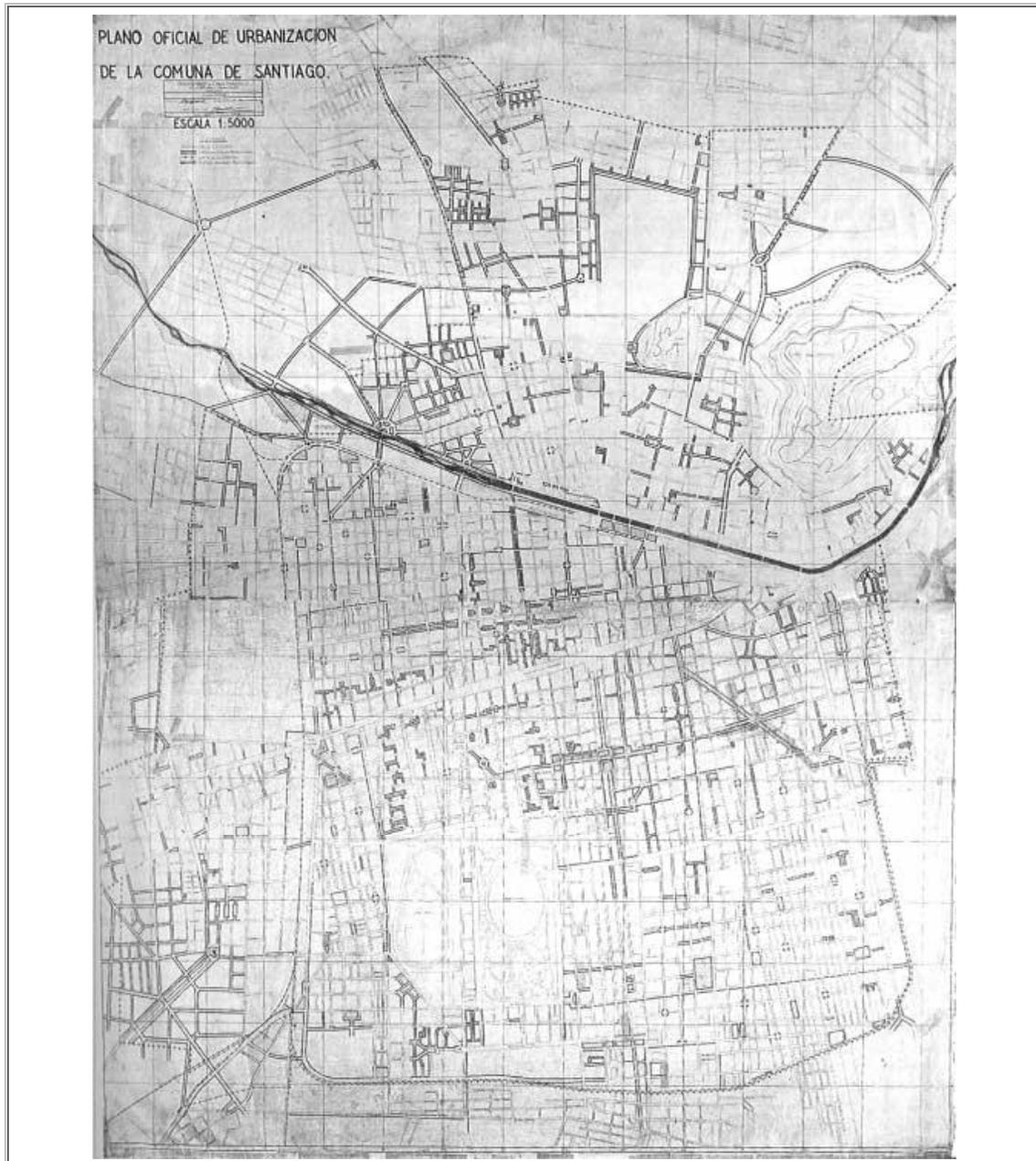
---

<sup>1</sup> PAVEZ R., M. I. (conceptos a partir de 12 entrevistas a J. Parrochia) "Orígenes de los Planes Regional, Microregional e Intercomunal de Santiago 1958-2000", en PAVEZ R., M. Isabel (compiladora); PARROCHIA, Juan, (autor de contenidos), El Plan tridimensional de Ordenamiento Territorial y la Región Metropolitana de Santiago 1960-2000, Depto. Urbanismo, F.A.U., Universidad de Chile, Día Mundial del Urbanismo, Santiago, nov. 1994, 116 págs. Ilus.

<sup>2</sup> Ibidem.

<sup>3</sup> El territorio de la Comuna de Santiago de 1939, no corresponde al de la actual Comuna de igual nombre, sino a uno mayor.

<sup>4</sup> Aprobada el 4 de agosto de 1939, y modificada por los decretos supremos números 1.145 y 3.375, de 20 de marzo, 26 de julio de 1940 y Ac. M. 298, de 24 de septiembre de 1940. "Ordenanza Local de Edificación para la Comuna de Santiago", publicada originalmente en el Diario Oficial, N°18.486, de 19 de octubre de 1939, reproducida en: BOLETIN DEL COLEGIO DE ARQUITECTOS N°14, de octubre de 1948, Santiago de Chile, pp.3-36.



**FIGURA 2. PLANO OFICIAL DE URBANIZACION DE LA COMUNA DE SANTIAGO, K.H. Brunner, 1934.**

Fte.: Reproducción de Plano Brunner, a partir de GUROVICH W., Alberto, "La venida de Karl Brunner en gloria y majestad. La influencia de sus lecciones en la profesionalización del Urbanismo en Chile", en revista *DE ARQUITECTURA*, F.A.U. Universidad de Chile, Santiago 1996, ISSN 0716-8772, pp. 8-13.

El Arqto. Humeres siguió "*con notable éxito*", al frente de los trabajos de aplicación del nuevo plan de transformación comunal hasta 1957<sup>5</sup>, esto es, por un período continuo de 18 años, luego de lo cual se siguió aplicando por varios años más. Esto equivale a decir que la aplicación del Plan Brunner en el territorio de la actual Comuna de Independencia se llevó a cabo exitosamente directamente por el depositario intelectual y profesional del Plan, por 18 años, y por varios años más después de la partida del Arqto. Humeres<sup>6</sup>.

Podemos así suponer que en las totalidades, subtotalidades y aun fragmentos de los proyectos realizados, resulta clara la impronta de Karl Brunner en los trazados de espacios públicos viales y de expansión, encontrándose todavía algunas posibilidades de desarrollo en la escala intercomunal, y varias en la escala vecinal y de barrio<sup>7</sup>.



**FIGURA 3.: Polígono señalando el territorio de la actual comuna de Independencia, sobre PLANO OFICIAL DE URBANIZACION DE LA COMUNA DE SANTIAGO, K.H. Brunner, 1934 (vid. supra)**

<sup>5</sup>OYARZUN, Rodolfo, "El Profesor Dr. Karl Brunner. Su estada en Chile entre los años 1929-1934", en REVISTA DE PLANIFICACION: VIVIENDA, CIUDAD, REGION, N°7, Santiago de Chile, IVUPLAN, F.A.U., Universidad de Chile, 1970, pp.139-153.

<sup>6</sup> En 1966, la comuna de Santiago aun tiene los límites del Plan Brunner de 1934.

<sup>7</sup> Las escalas de vecindad y de barrio, no se informan en el presente artículo.



**FIGURA 4. Iz.: PLANO INTERCOMUNAL DE SANTIAGO 1960-1994 – MOP.**

Fte.: Reproducción de sección de plano, y plano, a partir de copias matrices (proyecto original) de: CHILE, MOP, Dirección de Planeamiento, Departamento de Planos Reguladores, "PLANO INTERCOMUNAL DE SANTIAGO", firmado por Director Ing. J. Kelemen; Jefe Departamento Arqto. O. Hufe; Jefe Plan Intercomunal Arqto. J. Honold; Urbanista Arqto. J. Parrochia. Colección de Planos de 77x55 cm.; Escala Gráfica, (escala original 1:20.000), impresión en colores en su mayoría sobre plano base blanco y negro. Planos en colección publicada en 1958 por el Instituto Geográfico Militar. En Archivo de Juan Parrochia Beguin, 2000.

**FIGURA 5. Der.: Polígono del área de Independencia y entorno de otras comunas, en PRIS 60-94 MOP.**



**FIGURA 6. Iz.: PLAN METROPOLITANO DE SANTIAGO 1994-2024 – MINVU.**

Fte.: Reproducción a partir de: CHILE – MINVU, Secretaría Ministerial de Vivienda y Urbanismo Región Metropolitana. *Plan Regulador Metropolitano de Santiago 1994*. Publicación tipo afiche, formato 70 x 49 cm, color, tiro y retiro. Escala gráfica.

**FIGURA 7. Der.: Polígono con área de Independencia y entorno de otras comunas, PMS 94-24 MINVU.**

## **1.- Vialidad – Karl Brunner, confrontada a PRIS 60-94 MOP, y a PMS 94-24 MINVU.**

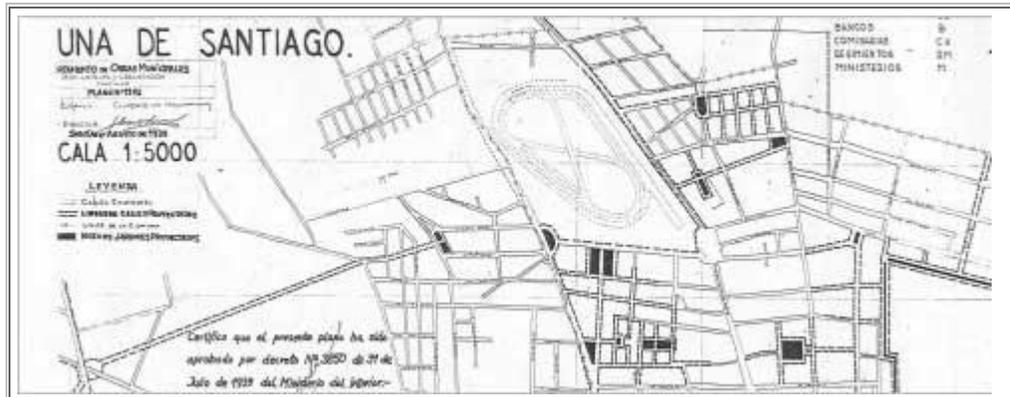
### **Escalones jerárquicos intercomunal y comunal.**

Seis proposiciones viales de Brunner intentan elevar el nivel de funcionalidad de la totalidad urbana de Santiago (coincidente con la comuna de Santiago entonces), del bloque norte, y del área de Independencia misma, como aporte desde su planificación comunal de Santiago en 1934.

#### **1.1.- Sentido oriente - poniente**

En primer lugar, a partir de una modulación que señala cuatro ejes de atravesamiento oriente-poniente del bloque continuo existente al norte del río Mapocho en la época, encontramos los siguientes proyectos instaurativos, o de complemento, y grados de su realización, para la constitución de cada eje de interés, a saber:

a).-**Sistema de atraveso a la altura de la Avda. Hipódromo Chile**, para unir territorios al poniente de la Comuna de Santiago de 1934, con territorios al oriente de ella. Proyecto complementario, parcialmente realizado. (**Fig. 8**).



**FIGURA 8. Sección de PLANO OFICIAL DE URBANIZACIÓN DE LA COMUNA DE SANTIAGO, 1939. Remarcado de trazados de vías, y espacios verdes (áreas negras), de M. I. Pavez R.**

Fte.: Departamento de Obras Municipales, Sección Planos Urbanización, Santiago, Plano N° 1.541, agosto de 1939, escala 1:5.000. Aprobación Municipal de 27 de febrero de 1939; con las modificaciones acordadas en sesión de 3 de julio de 1939 en los distritos 35, 36 y 38. Aprobado por Decreto N°3850, de 31 de julio de 1939, Ministerio del Interior. Copia a mano en papel semi transparente, en dos secciones, en archivo del Departamento de Urbanismo (ex IVUPLAN, ex DEPUR, Mapoteca), 2000, F.A.U. de la Universidad de Chile.

Confrontado con el PRIS 60-94 MOP, se observa que este último reitera este atraveso con mayor desarrollo, indicando en términos generales, una voluntad de unión entre Apóstol Santiago – al poniente de Ruta 5 Norte- y una avenida al borde del Parque Metropolitano en Recoleta ("Avda. Pié de Monte"). Esto se realiza a la altura de los tramos Las Cañas-Chillán e Hipódromo Chile-Avda. México, (**Fig. 9**).



**FIGURA 9. Sección de plano PRIS 1960-94 MOP.**

Fte.: Reproducción a partir de copia matriz (proyecto original) de: CHILE, MOP, Dirección de Planeamiento, Departamento de Planos Reguladores, "PLANO INTERCOMUNAL DE SANTIAGO", firmado por Director Ing. J. Kelemen; Jefe Departamento Arqto. O. Hufe; Jefe Plan Intercomunal Arqto. J. Honold; Urbanista Arqto. J. Parrochia. Colección de Planos de 77x55 cm.; Escala Gráfica, (escala original 1:20.000), impresión en colores en su mayoría sobre plano base blanco y negro. Colección publicada en 1958 por el Instituto Geográfico Militar. En Archivo de Juan Parrochia Beguin, 2000.

En cuanto al PMS 94-24 MINVU, podemos ver que se vuelve a confirmar el atraveso, mediante un eje algo más corto que el recién referido, que va desde la Ruta 5 Norte, hasta el borde del Parque Metropolitano, donde ahora no se contempla la avenida "Pié de Monte" antes citada (**Fig. 10**).



**FIGURA 10. Sección de plano Vialidad 1A1, PRM 1994-24 MINVU.**

Fte.: MINVU, Secretaría Ministerial Metropolitana, Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura. Copia de plano 1A1, blanco negro. Escala 1:50.000.

El fragmento menor realizado del Plan Brunner (vid. infra Fig.11 C) destaca en su situación actual, por su perfil y posibilidades de formar parte del diseño de este atraveso estructurante (**Figs. 11 (A+B+C) y 12**).



**Fig. 11 A (izquierda)**

**Fig. 11 B (centro)**

**Fig. 11 C (derecha)**

**FIGURA 11. © Sección de plano, conteniendo proposiciones del "Plano Oficial de Urbanización de la Comuna de Santiago", 1939, sobre plano de catastro actual de la Comuna de Independencia. En color negro trazado construido. En color rosado trazado no construido.**

Fte.: CONCURSO F.A.U. DE PROYECTOS DE INVESTIGACION ARQUITECTURA Y URBANISMO, GEOGRAFIA Y DISEÑO 1999: PAVEZ R., M. Isabel (I. Responsable); SAHADY V., Antonio (Co-investigador alterno); DUARTE O., Patricio, y DURAN A., Martín (Co-investigadores. *El potencial de espacios públicos y semipúblicos del pericentro histórico de Santiago: identificación de polígonos privilegiados en la Comuna de Independencia y recomendaciones directrices de intervención*. Año 2000, Departamento de Urbanismo - Departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura, F.A.U. Universidad de Chile.



**FIGURA 12.** © Tramo de vía en plan Brunner, 1939, realizado. Se observa acometida contra acceso secundario de sitio con espacio no construido en el centro de la manzana.

Fte.: Foto de M.Isabel Pavez R., 1999. ©

**b).-Sistema de atraveso a la altura de Domingo Santa María, en conexión a Avda. Profesor Alberto Zañartu** (ex "Panteón") mediante calle San José, para unir territorios al poniente de la Comuna de Santiago de 1934, con territorios al oriente de ella. Proyecto complementario relevante. Realizado. (**Figs.13-14-15-16**).



**FIGURA 13.** Sección de PLANO OFICIAL DE URBANIZACION DE LA COMUNA DE SANTIAGO, 1939. Remarcado de trazados de vías, y espacios verdes (áreas negras), de M. I. Pavez R.

Fte.: Departamento de Obras Municipales, Sección Planos Urbanización, Santiago, Plano N° 1.541, agosto de 1939, escala 1:5.000. Aprobación Municipal de 27 de febrero de 1939; con las modificaciones acordadas en sesión de 3 de julio de 1939 en los distritos 35, 36 y 38. Aprobado por Decreto N°3850, de 31 de julio de 1939, Ministerio del Interior. Copia a mano en papel semi transparente, en dos secciones, en archivo del Departamento de Urbanismo (ex IVUPLAN, ex DEPUR, mapoteca), 2000, F.A.U. de la Universidad de Chile.



**FIGURA 14. © Tramo de Avda. Domingo Santa María, a la altura de plaza Cádiz (ambos costados), ambos trazados de Karl Brunner. Vista al oriente.**

Fte.: Foto de M.I.Pavez, abril de 2000. ©



**FIGURA 15. Tramo de Avda. D. Santa María, entre Vivaceta y Ruta 5 Norte, vista al oriente.**

Fte.: Foto de M.I.Pavez, abril de 2000. ©



**FIGURA 16. Tramo de Avda. D. Santa María, entre Vivaceta y Ruta 5 Norte, vista al poniente.**

Fte.: Foto de M.I.Pavez, abril de 2000. ©

Confrontado con el PRIS 60-94 MOP, se observa (**Fig.17**) que este eje se confirma, expresándose su importancia intercomunal hasta más allá del área "Suburbana", alcanzando la zona de Santa Teresa de Lo Ovalle, en el área rural (zona no observable en sección de plano en Fig.17 adjunta).



**FIGURA 17. Sección de plano PRIS 1960-94 MOP.**

Fte.: Reproducción a partir de copia matriz (proyecto original) de: CHILE, MOP, Dirección de Planeamiento, Departamento de Planos Reguladores, "PLANO INTERCOMUNAL DE SANTIAGO", firmado por Director Ing. J. Kelemen; Jefe Departamento Arqto. O. Hufe; Jefe Plan Intercomunal Arqto. J. Honold; Urbanista Arqto. J. Parrochia. Colección de Planos de 77x55 cm.; Escala Gráfica, (escala original 1:20.000), impresión en colores en su mayoría sobre plano base blanco y negro. Colección publicada en 1958 por el Instituto Geográfico Militar. En Archivo de Juan Parrochia Beguin, 2000.

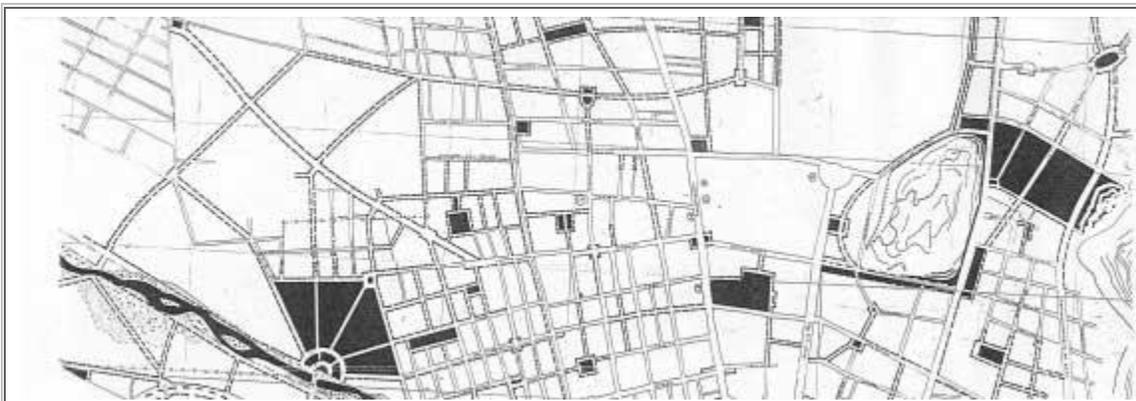
En cuanto al PMS 94-24 MINVU, podemos ver la misma figura, formada por el eje Domingo Santa María- José Manuel Balmaceda- Condell- Camino Lo Boza, según denominaciones actuales. (**Fig. 18**).



**FIGURA 18. Sección de plano Vialidad 1A1, PRM 1994-24 MINVU.**

Fte.: MINVU, Secretaría Ministerial Metropolitana, Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura. Copia de plano 1A1, blanco negro. Escala 1:50.000.

**c) Sistema Gamero (ex "O'Higgins") - Avda.Santos Dumont (ex "Rosario"),** desde parque comunal en proyecto en plan Brunner frente al puente Bulnes, hasta Recoleta, alcanzando -mediante plaza rótula y atravesio de segundo parque en proyecto Brunner- rotonda a nivel, también en proyecto sobre El Salto. Brunner trazó además una importante variante de este sistema, en diagonal, hacia el norponiente (hoy Avda. Salomón Sack) (**Fig. 19**).



**FIGURA 19. Sección de PLANO OFICIAL DE URBANIZACION DE LA COMUNA DE SANTIAGO, 1939. Remarcado de trazados de vías, y espacios verdes (áreas negras), de M. I. Pavez R.**  
Fte.: Departamento de Obras Municipales, Sección Planos Urbanización, Santiago, Plano N° 1.541, agosto de 1939, escala 1:5.000. Aprobación Municipal de 27 de febrero de 1939; con las modificaciones acordadas en sesión de 3 de julio de 1939 en los distritos 35, 36 y 38. Aprobado por Decreto N°3850, de 31 de julio de 1939, Ministerio del Interior. Copia a mano en papel semi transparente, en dos secciones, en archivo del Departamento de Urbanismo (ex IVUPLAN, ex DEPUR, mapoteca), 2000, F.A.U. de la Universidad de Chile.

Este sistema, al que Brunner atribuye especial importancia, tiene un rol distributivo de la circulación "desde afuera hacia las distintas partes de la ciudad", y adicionalmente, observamos que comunica los tres parques mayores dispuestos por Brunner en el área de Independencia y Recoleta, y los conecta al área al sur de la Alameda, mediante el puente Bulnes preexistente.

No obstante, este puente, tenía poco ancho en la época (una trocha) y estaba construido en madera. Brunner estimó que debía mantenerse como provisional, y que un puente más sólido y ancho debería hacerse más al oriente, como prolongación de la Avenida Brasil<sup>8</sup>. Proyecto complementario menor. En parte realizado.

Sistema confirmado en su parte fundamental por el PRIS 60-94 MOP, (**Fig. 20**), y el PMS 94-24 MINVU, extendiéndose en ambos, desde Ruta 5 Norte hasta Avda. Perú. Se

<sup>8</sup> BRUNNER, Karl, Santiago de Chile. Su estado actual y futura formación, Santiago de Chile, Imprenta "La Tracción, año 1932, p.38.

desestima rotonda sobre El Salto referida, acometiendo en línea recta, Avda. Perú (Fig. 21).



**FIGURA 20. Sección de plano PRIS 1960-94 MOP.**

Fte.: Reproducción a partir de copia matriz (proyecto original) de: CHILE, MOP, Dirección de Planeamiento, Departamento de Planos Reguladores, "PLANO INTERCOMUNAL DE SANTIAGO", firmado por Director Ing. J. Kelemen; Jefe Departamento Arqto. O. Hufe; Jefe Plan Intercomunal Arqto. J. Honold; Urbanista Arqto. J. Parrochia. Colección de Planos de 77x55 cm.; Escala Gráfica, (escala original 1:20.000), impresión en colores en su mayoría sobre plano base blanco y negro. Colección publicada en 1958 por el Instituto Geográfico Militar. En Archivo de Juan Parrochia Beguin, 2000.



**FIGURA 21. Sección de plano Vialidad 1A1, PRM 1994-24 MINVU.**

Fte.: MINVU, Secretaría Ministerial Metropolitana, Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura. Copia de plano 1A1, blanco negro. Escala 1:50.000.

**d).-Sistema de Costaneras Norte y Sur, en la rivera norte y sur del río Mapocho,** para unir territorios al poniente de la Comuna de Santiago de 1934, con territorios al oriente de ella. Proyecto instaurativo en tanto sistema-par, de desarrollo abierto, a partir de tramos existentes frente al centro de la ciudad histórica. Contemplaba puente frente a Avda. Brasil (El puente Bulnes, existente, se consideró provisional por Brunner). Costaneras realizadas parcialmente.

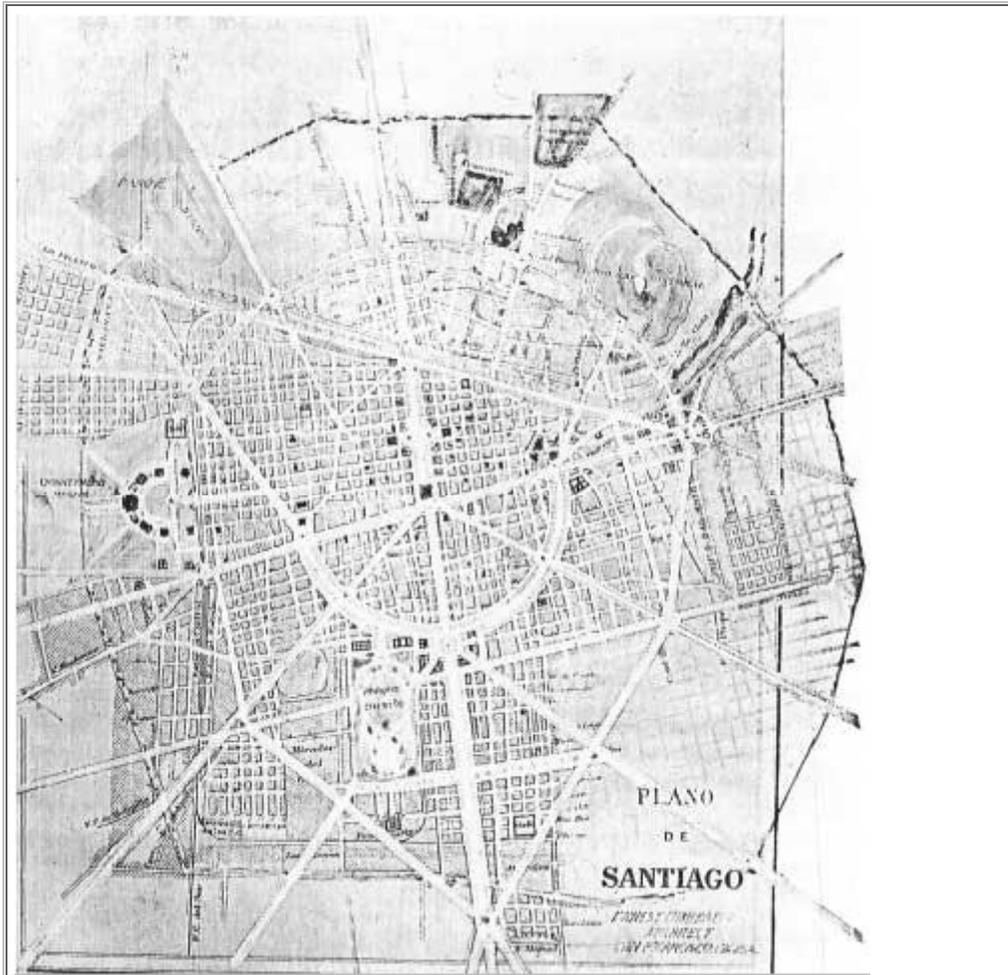


**FIGURA 22. Sección de PLANO OFICIAL DE URBANIZACION DE LA COMUNA DE SANTIAGO, 1939. Remarcado de trazados de vías, espacios verdes y río Mapocho (áreas negras), de M. I. Pavez R.**

Fte.: Departamento de Obras Municipales, Sección Planos Urbanización, Santiago, Plano N° 1.541, agosto de 1939, escala 1:5.000. Aprobación Municipal de 27 de febrero de 1939; con las modificaciones acordadas en sesión de 3 de julio de 1939 en los distritos 35, 36 y 38. Aprobado por Decreto N°3850, de 31 de julio de 1939, Ministerio del Interior. Copia a mano en papel semi transparente, en dos secciones, en archivo del Departamento de Urbanismo (ex IVUPLAN, ex DEPUR, mapoteca), 2000, F.A.U. de la Universidad de Chile.

Como antecedente histórico, cabe destacar que la costanera sur (riberaña al río Mapocho, quedando el Parque Centenario en su borde sur), como eje estructurante fundamental y abierto a nuevos crecimientos a ambos extremos, había constituido parte del proyecto del Arqto. Mr. Ernest Coxhead, (1913, U.S.A.) (**Fig. 23**)<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> CARVAJAL, Carlos, "La transformación de Santiago", en: Arquitectura y Arte Decorativo, Organo Oficial de la Asociación de Arquitectos de Chile, Número Especial Exposición de Sevilla y Barcelona. N°s 6-7-8 octubre de 1929.



**FIGURA 23. "PLANO DE SANTIAGO", proyecto de transformación de Santiago, 1913, Arqto. Ernest Coxhead, San Francisco California, U.S.A.**

Fte.: CARVAJAL, Carlos, "La transformación de Santiago", en: *Arquitectura y Arte Decorativo*, Organo Oficial de la Asociación de Arquitectos de Chile, Número Especial Exposición de Sevilla y Barcelona. N°s 6-7, octubre de 1929, p. 344.



**FIGURA 24. Sección de "PLANO DE SANTIAGO", proyecto de transformación de Santiago, 1913, Arqto. Ernest Coxhead, San Francisco California, U.S.A. Detalle de vía de circunvalación junto y al sur del cerro Blanco.**

Fte.: CARVAJAL, Carlos, "La transformación de Santiago", en: *Arquitectura y Arte Decorativo*, Organó Oficial de la Asociación de Arquitectos de Chile, Número Especial Exposición de Sevilla y Barcelona. N°s 6-7, octubre de 1929, p. 344.

Por otra parte, el proyecto presentado en 1925, por el Alcalde de Santiago, Don Luis Phillips al Supremo Gobierno, indicaba que debía completarse con el nombre de "Avda. Forestal-Centenario", la, entonces, vía de comunicación que corría paralela al canal del Mapocho por su lado sur, desde la calle Miraflores hasta el puente de Manuel Rodríguez, debiéndose darle un ancho de 100 metros desde el borde del muro de la canalización, dejando dentro de esta faja la Estación Mapocho<sup>10</sup>.

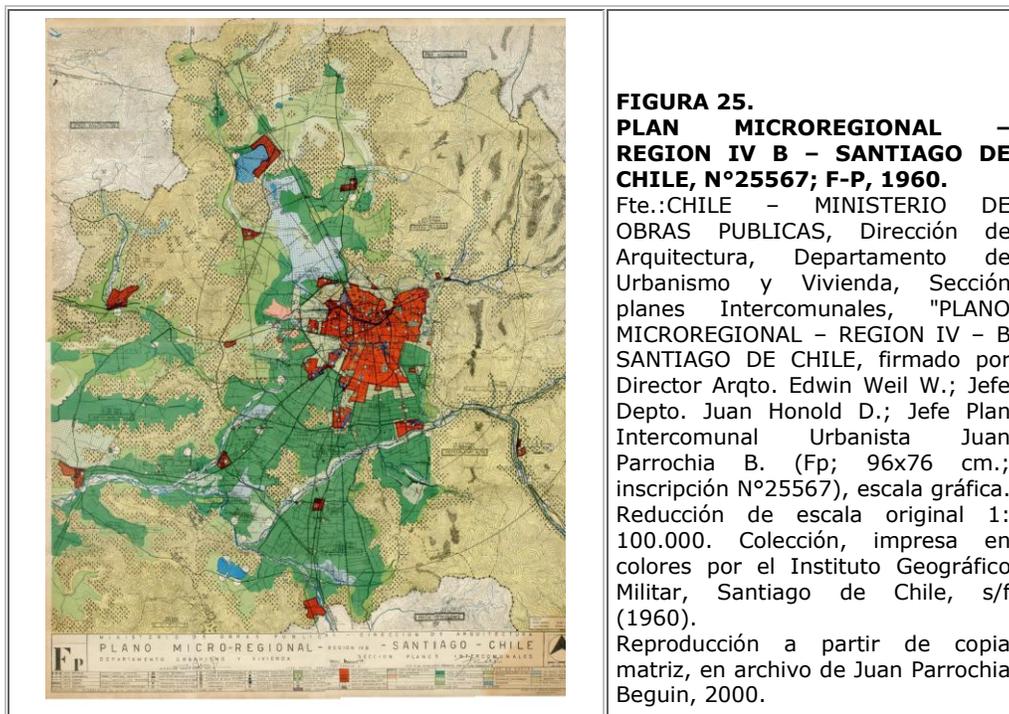
Al efectuar la canalización del Mapocho, desde el puente Pío IX hacia el oriente, los terrenos que quedaban entre el nuevo muro sur de la canalización y el existente llamado Tajamar, se destinarían a la prolongación del Parque Forestal.

Desde el puente de Manuel Rodríguez hasta la estación Yungay, los terrenos comprendidos entre el borde sur de la canalización y la línea del ferrocarril del Estado, quedarían destinados a espacio recreacional prolongando el "Parque Centenario" (que había sido creado en conmemoración del centenario de la Independencia de Chile). Para este efecto se harían las expropiaciones necesarias y se destinaría una faja de 20 a 25 metros de ancho -medidas al sur del cierre de la línea férrea- a la continuación de la "Avenida Forestal- Centenario" hacia el poniente.

Confrontado, por otra parte, el Plan Brunner con el "Plan Microregional - Región IVB - Santiago de Chile" 1960, MOP-, aprobado conjunta y coordinadamente con el PRIS 60-

<sup>10</sup> Idem.

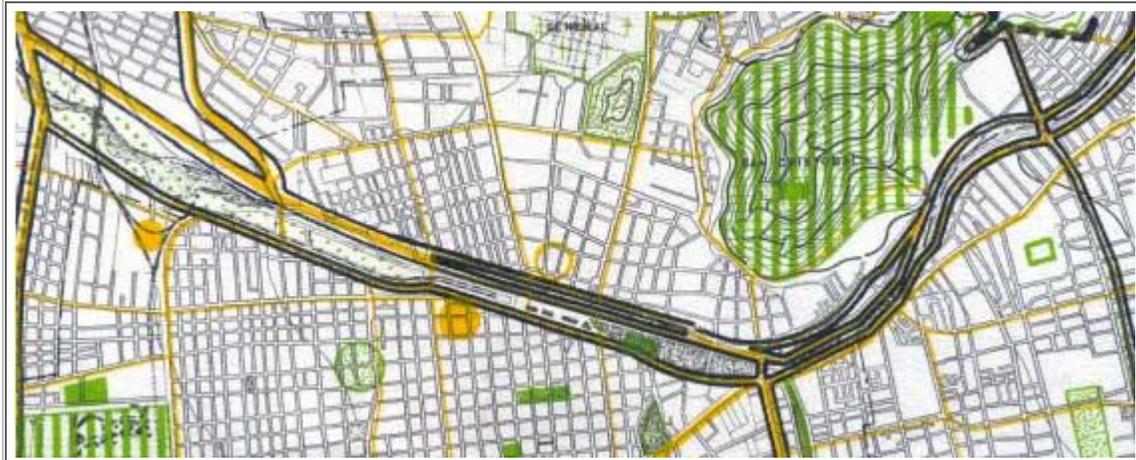
94 MOP<sup>11</sup>, desde 1960 -y lamentablemente desatendido desde mediados de los años 1960s-, se observa que el sistema referido se confirma como parte del Sistema Costaneras del Corredor Metropolitano Fundamental Oriente - Poniente, desplegado ahora entre la Cordillera de Los Andes y la Cordillera de la Costa, con aproximadamente 350 metros de ancho, comprendidas las áreas verdes que contempla (**Fig. 28**).



Como consecuencia, el Sistema Costaneras del Corredor Metropolitano Fundamental Oriente - Poniente, aparece simultáneamente en el PRIS 60-94 MOP<sup>12</sup>, desplegado a todo lo largo de río Mapocho entre los límites del área definida como intercomunal (**Fig.26**)

<sup>11</sup> MOP, Dirección de Arquitectura, Departamento de Urbanismo y Vivienda, Sección Planes Reguladores Intercomunales.

<sup>12</sup> MOP, Dirección de Planeamiento, Departamento de Planos Reguladores, 1958 aprobación técnica, y 1960, aprobación oficial.



**FIGURA 26. Sección de plano PRIS 1960-94 MOP.**

Fte.: Reproducción a partir de copia matriz de: CHILE, MOP, Dirección de Planeamiento, Departamento de Planos Reguladores, "PLANO INTERCOMUNAL DE SANTIAGO", firmado por Director Ing. J. Kelemen; Jefe Departamento Arqto. O. Hufe; Jefe Plan Intercomunal Arqto. J. Honold; Urbanista Arqto. J. Parrochia. Colección de Planos de 77x55 cm.; Escala Gráfica, (escala original 1:20.000), impresión en colores en su mayoría sobre plano base blanco y negro. Colección publicada en 1958 por el Instituto Geográfico Militar. En Archivo de Juan Parrochia Beguín, 2000.

Finalmente, el proyecto seccional MOPT, Sistema Costaneras del Corredor Metropolitano Fundamental Oriente - Poniente, Tramo Bulnes - Complejo Vial Avda. Norte - Sur, 1969-1975, dispuso adicionalmente, grandes terraplenes en el borde sur del río Mapocho, para efectos de trasladar la línea férrea ubicada junto al límite sur del Parque Centenario, y acoger la Línea 5 del Metro (proyecto original). Cabe destacar que dichos terraplenes fueron construidos con material de las excavaciones del Complejo Norte - Sur, entre 1969 y 1975, en una operación de doble acción que sólo el fisco pudo lograr con gran economía.

La vialidad propuesta y construida, funcionó durante un tiempo, otorgando alta conectividad, conectividad y nodalidad al sistema, conforme estaba previsto y fue apreciado por los habitantes (**Figs. 27-28-29**).



**FIGURAS 27, 28, 29, © Vía Costanera Sur del río Mapocho, vista al oriente, en el estado en que se encontraba en 1986, (a la derecha se observa "Parque Centenario" en estado de abandono por décadas, tomado en parte por comercio "Persa"). se observa los grandes terraplenes al borde del río Mapocho, para efectos de trasladar la línea férrea (a Estación Mapocho), y acoger la Línea 5 del Metro (proyecto original). Dichos terraplenes fueron construidos con material de las excavaciones del Complejo Norte - Sur, entre 1969 y 1975. Fte.: Fotos de M. Isabel Pavez R., 1986. ©**



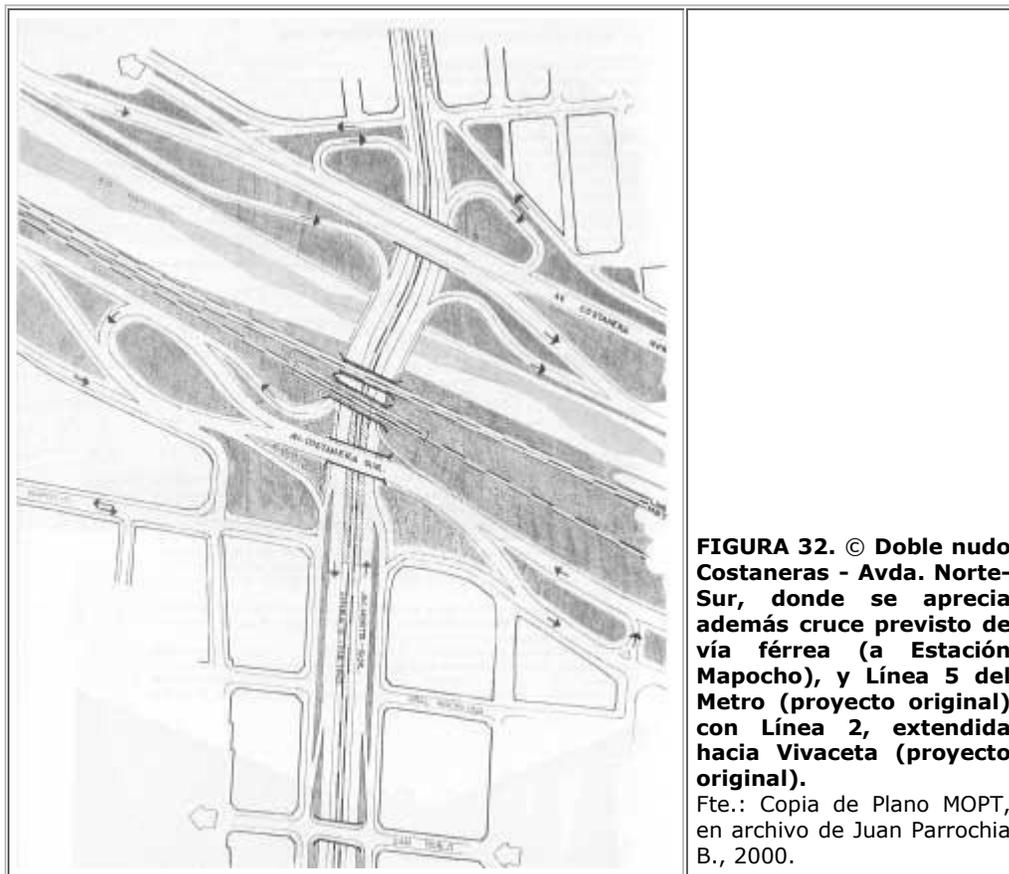
**FIGURA 30. © Vista hacia el suroriente, de vías junto al río Mapocho, Puente Bulnes, en 1979. Se aprecia costanera sur desde puente Bulnes al oriente, y área correspondiente al "Parque Centenario".**

Foto: S.A.F., Fuerza Aérea de Chile, copia en archivo de Juan Parrochia Beguin, 2000.



**FIGURA 31. © Foto vertical, de vías y nudos al norte y sur del río Mapocho, mostrando el Tramo Bulnes - Complejo Vial Avda. Norte - Sur, en 1979.**

Foto: S.A.F., Fuerza Aérea de Chile, copia en archivo de Juan Parrochia B., 2000.



El proyecto seccional MOPT citado, se presenta hoy parcialmente desvirtuado en la realidad, pues en la década de los años 1980s, por intervenciones de escala de comuna (Santiago), la vía costanera sur, de cuatro pistas, y los terraplenes con los fines indicados, desaparecieron por relleno realizado para ensanchar el terreno del antiguo parque "Forestal-Centenario".



**FIGURA 33. (iz.) © Doble nudo Costaneras - Avda. Norte- Sur, donde se aprecia además cruce previsto de vía férrea (a Estación Mapocho), y Línea 5 del Metro (proyecto original) con Línea 2, extendida hacia Vivaceta (proyecto original).**

Fte.: Fotografía FAO, copia en archivo de Juan Parrochia B., 2000.



**FIGURA 34. (der) © Paso superior Vivaceta contemplando la estatua de Fermín Vivaceta localizada en su entorno inmediato. Posteriormente trasladada a la Avda. L. Bernardo O'Higgins conforme al criterio tradicional de centralización de monumentos.**

Fte.: Fotografía F.H., copia en archivo de Juan Parrochia B., 2000.



**FIGURA 35. Sección de plano Vialidad 1A1, PRM 1994-24 MINVU.**

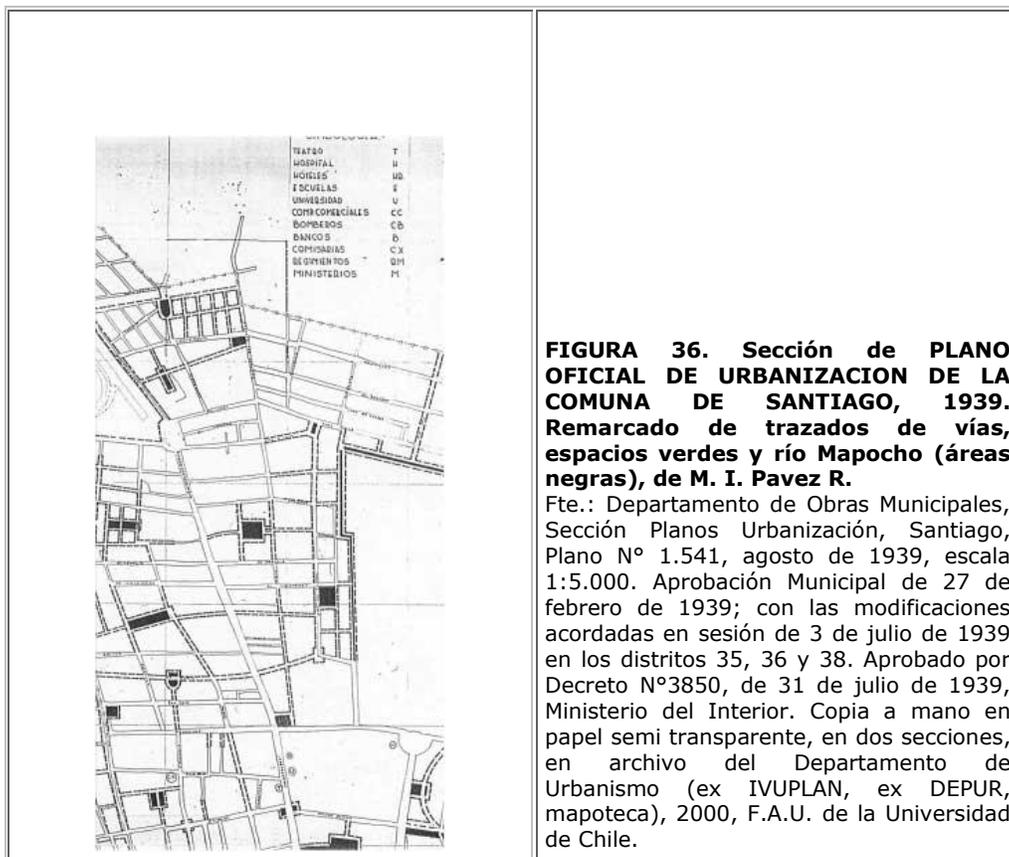
Fte.: MINVU, Secretaría Ministerial Metropolitana, Departamento de Desarrollo Urbano e Infraestructura. Copia de plano 1A1, blanco negro. Escala 1:50.000.

Se observa en el proyecto metropolitano que ahora el trazado de la costanera sur, adopta el trazado dispuesto por una acción comunal, quedando el ex Parque Centenario, hoy Parque de los Reyes separado de la zona de densificación de población que la misma comuna de Santiago promueve, haciéndose muy peligroso el cruce peatonal de ella para acceder a este espacio verde así dispuesto. Se verifica así la falta de continuidad recurrente en las acciones comprometidas, sin faltar una cuota de contradicción vital en los cambios realizados.

### 1.2.- SENTIDO NORTE SUR

En lo referido al sentido norte-sur, y como centralidad necesaria de los barrios al oriente de Avda. Independencia, detectamos en el Plan Brunner 1934:

**e) EI Sistema El Guanaco (ex "Callejón del Guanaco"), previsto como un eje desde Avda. Profesor Zañartu hasta el límite norte de comuna de Santiago de 1934 (camino rural preexistente a Brunner, cuyo trazado se despliega hasta los territorios de Huechuraba. Proyecto complementario. Fragmento realizado. (Fig. 36)**



**FIGURA 36. Sección de PLANO OFICIAL DE URBANIZACION DE LA COMUNA DE SANTIAGO, 1939. Remarcado de trazados de vías, espacios verdes y río Mapocho (áreas negras), de M. I. Pavez R.**

Fte.: Departamento de Obras Municipales, Sección Planos Urbanización, Santiago, Plano N° 1.541, agosto de 1939, escala 1:5.000. Aprobación Municipal de 27 de febrero de 1939; con las modificaciones acordadas en sesión de 3 de julio de 1939 en los distritos 35, 36 y 38. Aprobado por Decreto N°3850, de 31 de julio de 1939, Ministerio del Interior. Copia a mano en papel semi transparente, en dos secciones, en archivo del Departamento de Urbanismo (ex IVUPLAN, ex DEPUR, mapoteca), 2000, F.A.U. de la Universidad de Chile.

El Sistema El Guanaco, se confirma en el PRIS 60-94 MOP, pero llegando como un eje recto sólo hasta sistema de atravesio oriente-poniente Avda. Domingo Santa María, el que, como antes se señaló, está en conexión a Avda. Profesor Alberto Zañartu mediante calle San José.

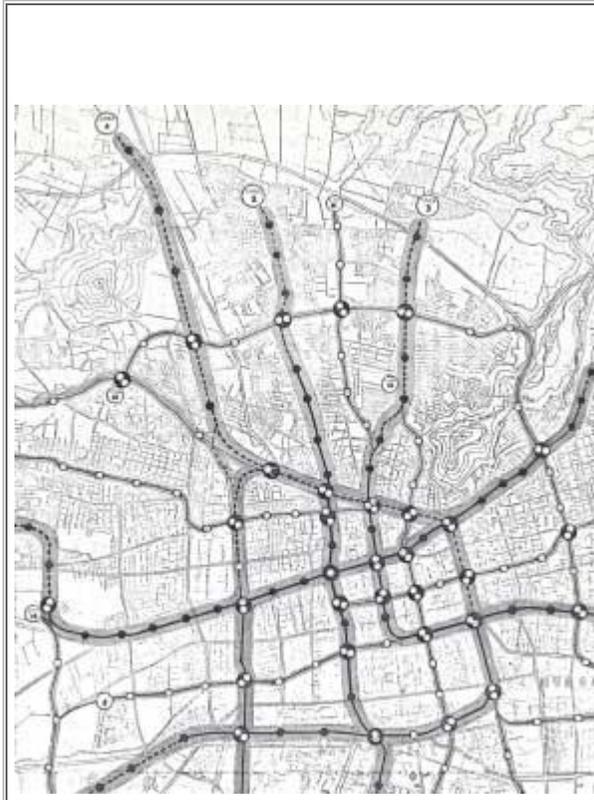


**FIGURA 37. Sección de plano PRIS 1960-94 MOP.**

Fte.: Reproducción a partir de copia matriz (proyecto original) de: CHILE, MOP, Dirección de Planeamiento, Departamento de Planos Reguladores, "PLANO INTERCOMUNAL DE SANTIAGO", firmado por Director Ing. J. Kelemen; Jefe Departamento Arqto. O. Hufe; Jefe Plan Intercomunal Arqto. J. Honold; Urbanista Arqto. J. Parrochia. Colección de Planos de 77x55 cm.; Escala Gráfica, (escala original 1:20.000), impresión en colores en su mayoría sobre plano base blanco y negro. Colección publicada en 1958 por el Instituto Geográfico Militar. En Archivo de Juan Parrochia Beguin, 2000.

Hacia el norte, el PRIS 60-94 MOP confirma esta vía cuyo desarrollo llega hasta el límite "Suburbano Intercomunal".

Cabe destacar que, en lo referido al Sistema de Metro de Santiago 1969-2050 MOPT, la Línea N°11, derivada al nor-poniente, desde línea en eje de Avda. La Paz, se traza en el eje de El Guanaco.



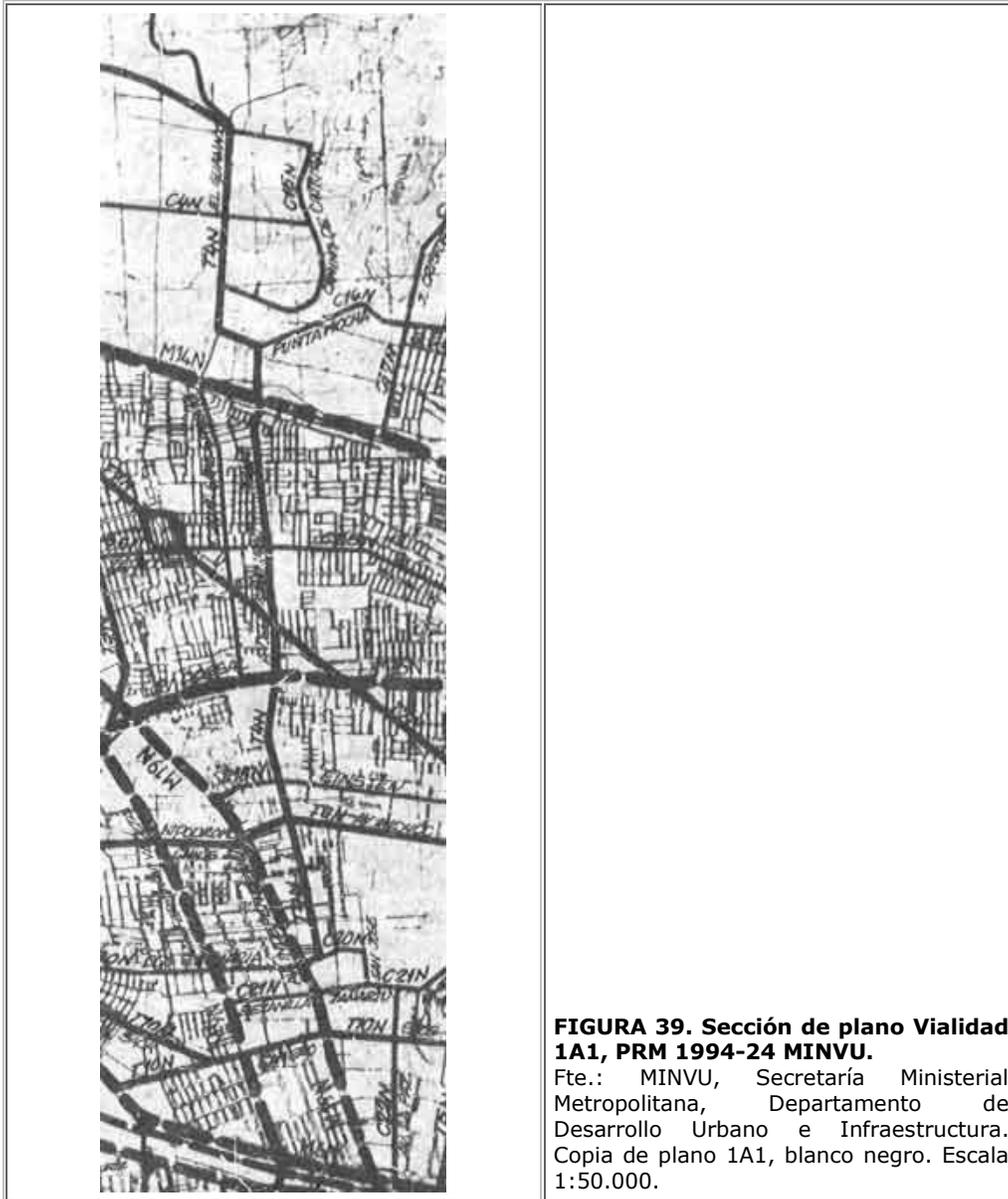
**FIGURA 38. Sección de plano  
RED DE TRANSPORTE  
INDEPENDIENTE - MOPT -  
Dirección General de Obras  
Públicas, Dirección de  
Planeamiento y Urbanismo,  
Departamento de Estudios de  
Transporte Urbano.**

Lámina 5, junio de 1969.

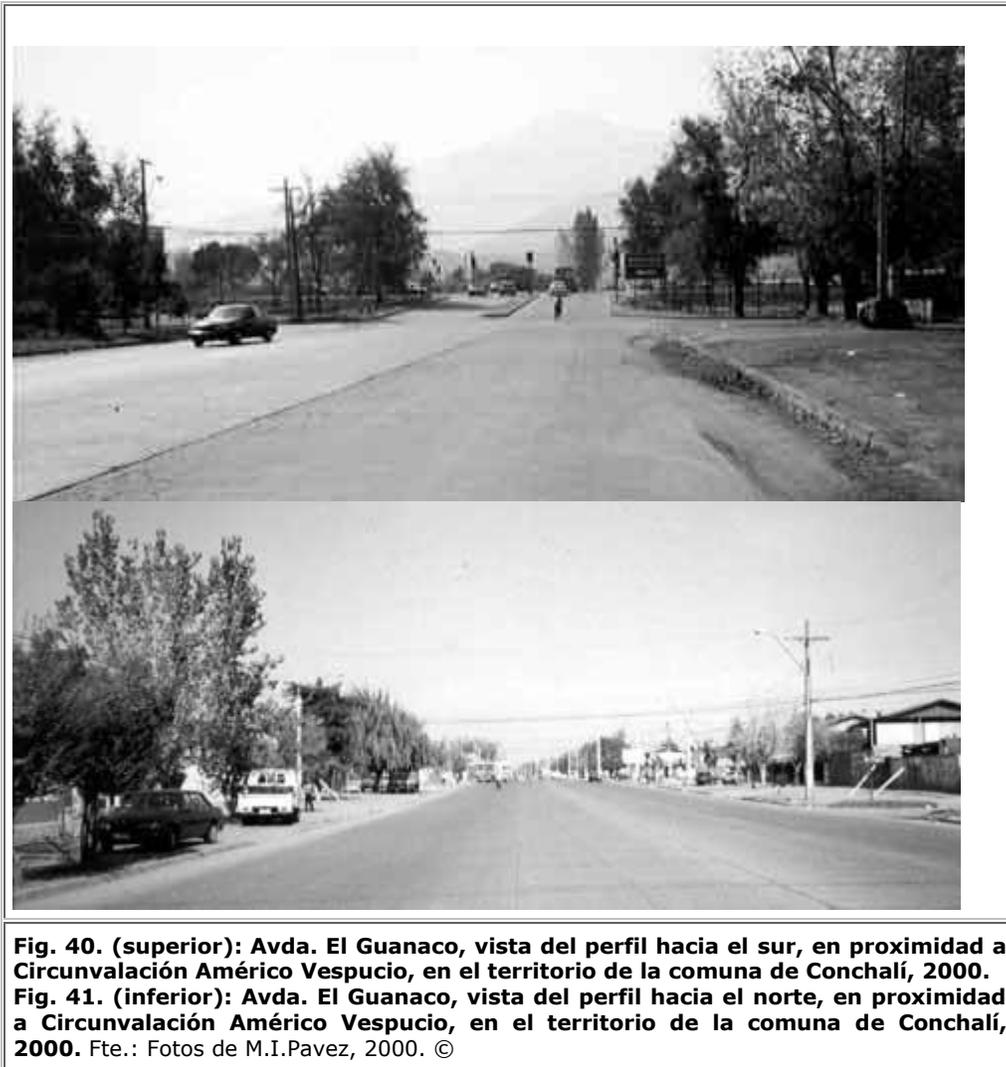
(15 Líneas proyectadas, a  
construirse entre 1969 y 2000, las  
primeras 5 Líneas).

Fte.: MOPT, DGOP, Dirección de  
Planeamiento y Urbanismo, Depto.  
Estudios de Transporte Urbano.  
"Red de Transporte Independiente  
R.T.I, Propuesta", (incluidas las  
Líneas siglo XXI), Lámina Nº5. Fdo.  
Arqto. Juan Parrochia B.  
Reproducido en: PARROCHIA B.,  
Juan, *Santiago en el tercer cuarto  
del siglo XX. El Transporte  
Metropolitano en Chile.  
Realizaciones de Metro y Vialidad  
Urbana*. Edición del Departamento  
de Planificación Urbano-Regional,  
F.A.U. Universidad de Chile,  
Santiago, 1979, p.46.

En lo referido al PMS 94-24 MINVU, este confirma el trazado del Plan PRIS 60-94 MOP, y ajusta acometida norte en Huechuraba, sobre antiguo trazado, hasta llegar al "Camino de Cintura" norte, hoy en el área urbana.



Informaciones de prensa del presente año 2000, indican 5 nudos en dos niveles a construirse sobre la circunvalación Américo Vespucio, en lo referido al bloque metropolitano norte, uno de ellos estaría en El Guanaco. Esta calle no tiene el mismo perfil en toda su extensión. En las fotografías adjuntas se aprecia el perfil existente en la Comuna de Conchalí. En la Comuna de Independencia el perfil tiene aun dimensiones de vía local.



Aún cuando se encuentra en la actual comuna de Recoleta, cabe destacar el eje intercomunal más próximo al cerro San Cristóbal que propuso Brunner, contribuyendo al funcionamiento de todo el bloque norte:

### **f) Sistema Santa Lucía – El Salto/ "Avda. de Circunvalación"**

Brunner señaló que la amplitud del trazado y dirección de la "Avda. de Circunvalación" (tramo realizado es hoy Avda. Perú) obra comenzada en los años previos a su llegada, parecía ser *"una equivocación completa"*. Indicó que, desde luego, el motivo expresado en su denominación no podía realizarse, porque la avenida no tenía un arranque adecuado, ni la posibilidad de prolongación en el sentido de una "circunvalación"; su prolongación, doblando hacia el nor-poniente, tropezaba con el Cerro Blanco<sup>13</sup>. (**Fig. 42**).



**FIGURA 42. Sección de "PLANO JENERAL DE LA CIUDAD DE SANTIAGO E INMEDIACIONES", (proyecto de transformación). Plano de conjunto de la Sociedad central de Arquitectos con el de Mr. Ernest Coxhead.**

Fte.: CARVAJAL, Carlos, "La transformación de Santiago", en: *Arquitectura y Arte Decorativo*, Organo Oficial de la Asociación de Arquitectos de Chile, Número Especial Exposición de Sevilla y Barcelona. N°s 6-7, octubre de 1929, p. 385.

<sup>13</sup> BRUNNER, Karl, 1932, op.cit. pp. 40-41.



**FIGURA 43.**  
**"AVENIDA DE CIRCUNVALACIÓN", hacia 1932.**

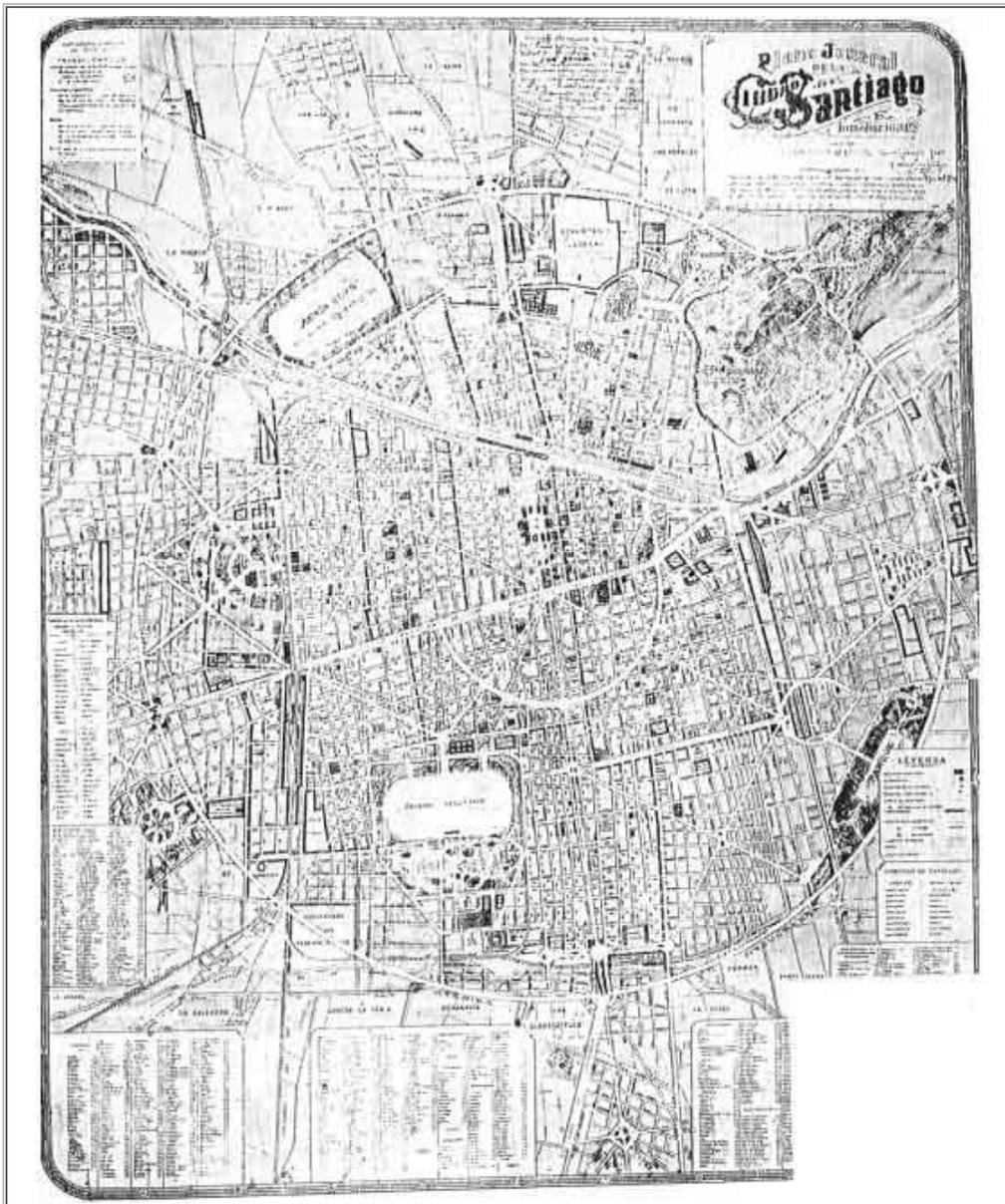
Fte.: BRUNNER, K.H., *Santiago de Chile, su estado actual y futura formación*, Santiago de Chile, editado por Karl Brunner, 1932, Imprenta "La Tracción", foto en p. 108.

La "Avda. de Circunvalación" original, se encuentra en el Plan de Transformación de Santiago del Alcalde Luis Phillips, de 1925 (no aprobado), ubicada en el faldeo del cerro San Cristóbal desde Pío IX hasta Santos Dumont<sup>14</sup>. Empalma con esta última vía, aumentando la importancia de este eje oriente-poniente, tal como lo había planteado ya Mr. Ernest Coxhead.

Había sido el "Plano Jeneral de la Ciudad de Santiago e Inmediaciones", que realizó la Sociedad Central de Arquitectos, a partir de las proposiciones de Mr. Ernest Coxhead, el que desestimó la proposición de este último en lo referido a la configuración de un eje oriente-poniente, de primera jerarquía a la altura de Santos Dumont, para disponer una vía de borde del cerro San Cristóbal, la cual era conectada a Recoleta mediante un tramo oriente-poniente amplio (vía-jardín), a la altura del eje transversal del cerro Blanco, haciendo de este último una suerte de rotonda mayor, entre otros cambios al proyecto original.

---

<sup>14</sup> CARVAJAL, Carlos, 1929, op.cit., p. 342.



**FIGURA 44. "PLANO JENERAL DE LA CIUDAD DE SANTIAGO E INMEDIACIONES", (proyecto de transformación). Plano de conjunto de la Sociedad central de Arquitectos con el de Mr. Ernest Coxhead. Fte.: CARVAJAL, Carlos, "La transformación de Santiago", en: *Arquitectura y Arte Decorativo*, Organó Oficial de la Asociación de Arquitectos de Chile, Número Especial Exposición de Sevilla y Barcelona. N°s 6-7, octubre de 1929, p. 385.**

Brunner estimó que tenía más sentido de circunvalación, el Sistema Gamero (ex O'Higgins)-Avda. Santos Dumont, antes referido, respecto del cual se lamentaba que no tuviera más ancho, pues ya entonces se hacía estrecho<sup>15</sup>.

Proyectó así, un sistema con la forma aproximada de un cáncamo, esto es un eje y un anillo definido entre la Alameda (hoy Libertador B. O'Higgins) y el límite norte de la comuna de Santiago de 1934.



**FIGURA 45. Sección de PLANO OFICIAL DE URBANIZACION DE LA COMUNA DE SANTIAGO, 1939. Remarcado de trazados de vías, espacios verdes y río Mapocho (áreas negras), de M. I. Pavez R. , a partir de:**

Fte.: Departamento de Obras Municipales, Sección Planos Urbanización, Santiago, Plano N° 1.541, agosto de 1939, escala 1:5.000. Aprobación Municipal de 27 de febrero de 1939; con las modificaciones acordadas en sesión de 3 de julio de 1939 en los distritos 35, 36 y 38. Aprobado por Decreto N°3850, de 31 de julio de 1939, Ministerio del Interior.

Copia a mano en papel semi transparente, en dos secciones, en archivo del Departamento de Urbanismo (ex IVUPLAN, ex DEPUR, mapoteca), 2000, F.A.U. de la Universidad de Chile.

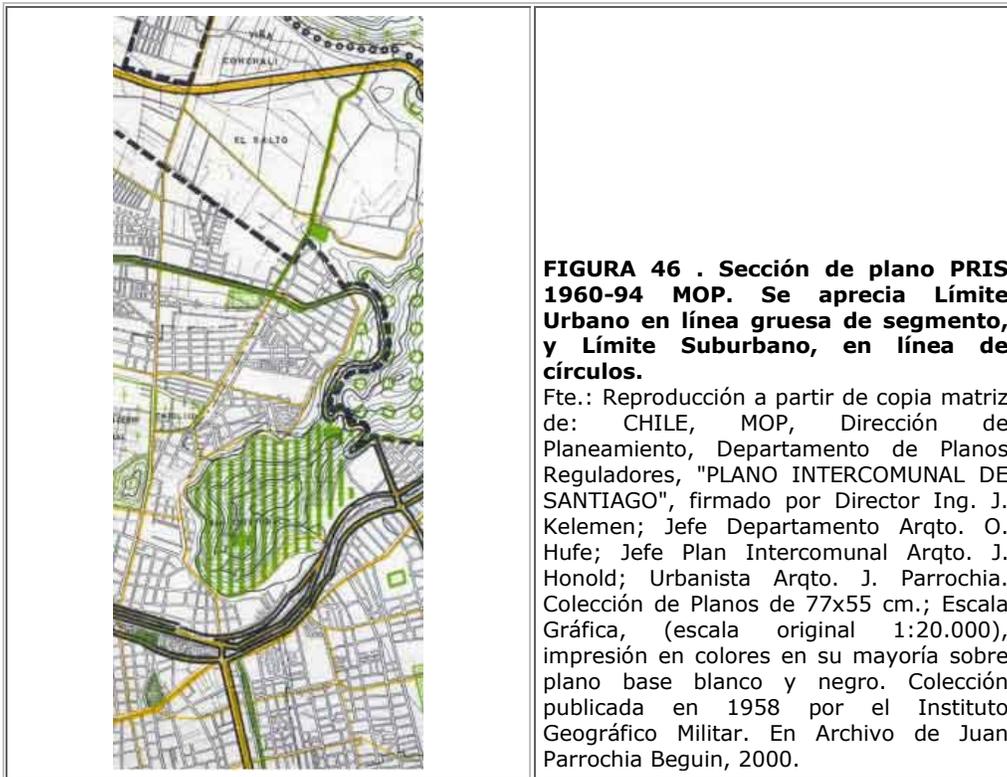
<sup>15</sup> BRUNNER, Karl, 1932, op.cit. p. 41.

Constituían el eje: Santa Lucía - José M. de la Barra- Puente Loreto – Loreto/variante Loreto (en proyecto para enfrentar en mejor forma conexión a "Avda. de Circunvalación" (hoy Avda. Perú) - "Avda. de Circunvalación" – tramo propuesto para prolongar al norte tramo existente de la "Avda. de Circunvalación" hasta empalmar con El Salto.

El anillo se constituía por El Salto, y una vía en proyecto Brunner al borde del cerro San Cristóbal, la que giraba al poniente para enfrentar la actual Avda. Einstein (ex "Centenario").

Este sistema fue realizado en parte, especialmente para unir el tramo existente de la "Avda. de Circunvalación" (hoy Avda. Perú) y El Salto.

El PRIS 60-94 MOP, al llevar Santiago desde una escala de ciudad tradicional hasta una escala de Metrópoli, recentró el sistema en lo referido a su tramo al sur del Mapocho, para conectarlo al bloque metropolitano al sur de la Alameda, generando, además una conexión con el nuevo sistema Costaneras del Mapocho.

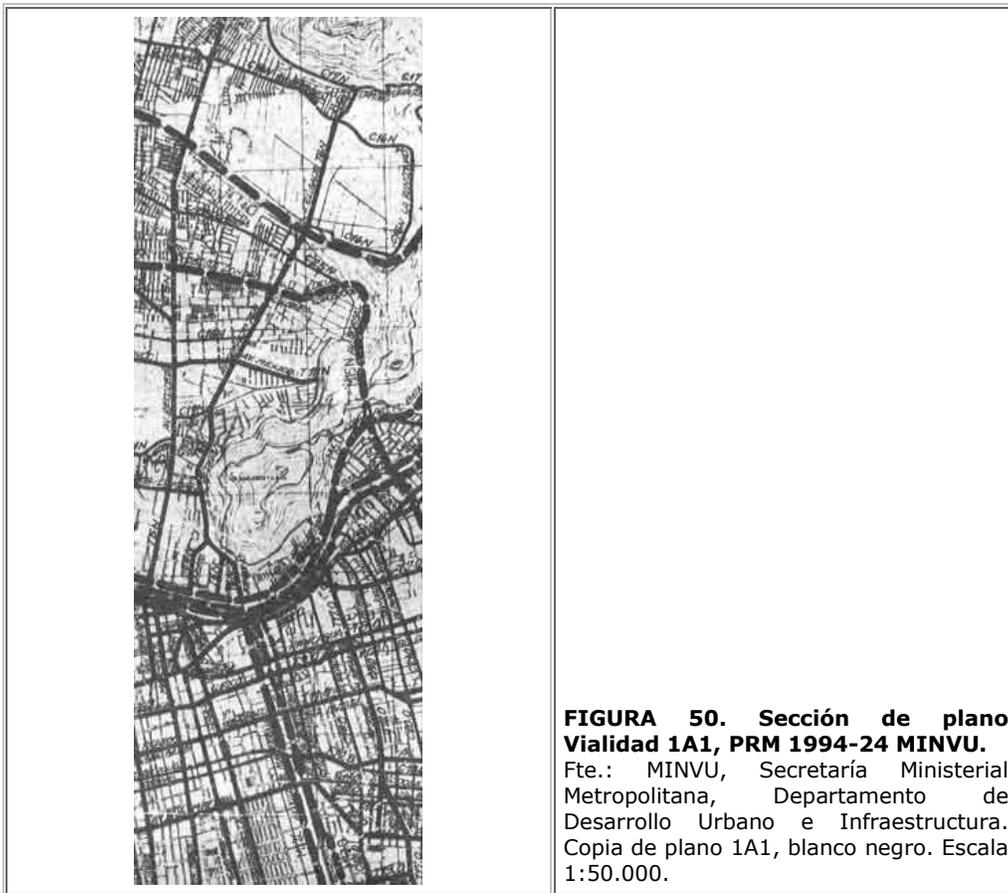


En efecto, el proyecto seccional correspondiente, de 1970 - MOP, definió el gran eje "Vicuña Mackenna Sur -Vicuña Mackenna Norte". Esta última se presentaba en dos vías entre Avda. L. Bernardo O'Higgins y Domínica: "Vicuña Mackenna Oriente" (Pío Nono) y "Vicuña Mackenna Poniente" (Purísima). (**Fig. 47**).



La Avda. Perú reunía los flujos de estos dos tramos paralelos, transformándose en "Vicuña Mackenna Norte", la cual, conectada con Avda El Salto, se continuaba hasta la Avda. Circunvalación Américo Vespucio. En su cruce con Circunvalación Avda. Dorsal, tanto como en su encuentro con la Circunvalación A. Vespucio, se previó solución en dos niveles (**Fig. 49**).

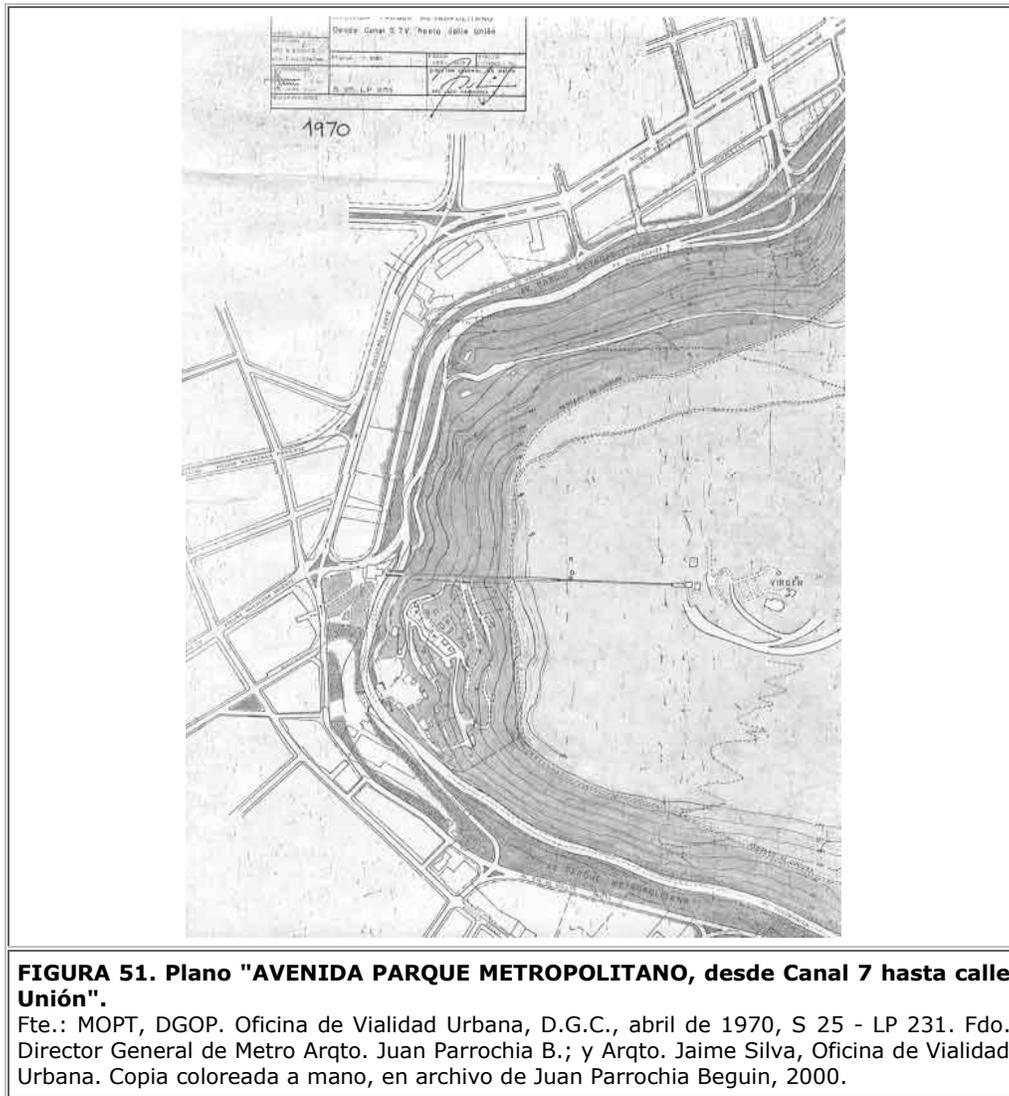
El PMS 1994-24 MINVU, confirmó el eje estructurante Vicuña Mackenna-Pío Nono-Domínica-Avda. Perú- El Salto, prolongándola al norte, más allá de la circunvalación Américo Vespucio, alcanzando el eje Camino al Bosque de Santiago-Rinconada de El Salto.



El proyecto MOP de 1970 planteó también la "Avda. Pié de Monte", fijando un orden y aprovechamiento en el borde del cerro (definido este cerro por el mismo plan como Bien Nacional de Uso Público).

La "Avda. Pié de Monte" se desarrollaba aproximadamente desde el límite norte del predio del Canal de Televisión Nacional, hasta la calle Urrutia (esta última aproximadamente a la altura del eje transversal del cerro Blanco), en tanto que, un sistema más elevado, la "Avenida Panorámica" se desarrollaba a partir de la vía Comodoro Arturo Merino Benítez, llegando hasta la Avda. Dorsal, casi en el límite intercomunal norte fijado por el Plan. Sólo parte de esta vía fue abierta, aunque permanece poco utilizada pues hoy no tiene destino en la Avda. Dorsal, sino en el mismo Parque Metropolitano, recibiendo actualmente el nombre de Carlos Reed (tramo en comuna de Providencia), y Alberto Mackenna (en la Comuna de Recoleta).

Luego de avances iniciales, las obras se vieron paralizadas a partir de la detención de todas las obras de infraestructura del país a mediados de los años 1970s.



En lo referido al PMS 94-24 MINVU, en éste no se ha contemplado una vía de borde de cerro de importancia intercomunal o comunal. En la actualidad, y en el marco de una legalidad confusa, se observa un gran conjunto de viviendas ocupando una parte de la ladera del Parque Metropolitano, donde se constata respecto de la actual línea de torres de alta tensión, la acometida de varias torres quedando al interior de los pequeños patios de las superficies ocupadas por la vivienda. Su vialidad local e instalación general de residentes, estarían siendo legitimadas al procederse a su pavimentación (pavimentos participativos) (Vid. supra **Fig.51**).

El proyecto Plan Regulador de Recoleta, en exposición pública legal, al momento de redactar este avance de investigación (3 de abril - 3 de mayo, D.O.M. Recoleta), señala una vía de borde de jerarquía local, aparentemente límite de los crecimientos.

Cabe destacar que Brunner advirtió en 1932, que al estudiarse el aparcamiento en el faldeo poniente del San Cristóbal, había que tomar en cuenta la línea de transmisión de alta tensión (existente en la época), y dejar libre de edificación el sector correspondiente<sup>16</sup>. Las obras de ornato del cerro en calidad de parque público se venían realizando desde 1921 aunque, hasta la década siguiente, sólo en la parte alta del cerro. La ladera poniente tenía ya al parecer ocupación residencial en crecimiento. Al menos una zona no habría sido objeto de la expropiación lograda en los años 1910-20s; para ella, Brunner indicaba en su libro sobre la transformación de Santiago, la necesidad de un ordenamiento que no invadiera la zona de alta tensión.

Finalmente, relevamos que Brunner propuso para el futuro, una línea de Metro que cruzaba el río Mapocho frente a Avda. La Paz, y continuaba por su eje, para bifurcarse más adelante, mediante trazado en el eje vías diagonales que se recomendaba hacer hacia Independencia y hacia Recoleta. Con esto se lograba ahorros según Brunner, al cruzar sólo una vez el río con el Metro.

Encontramos este cruce y bifurcación también en el proyecto de Metro de Santiago 1969 MOPT, en el cual se acomete el bloque metropolitano norte con cuatro líneas: L8, al poniente de Ruta 5 Norte; Vivaceta (L2); y, por Avda. La Paz, en este proyecto, hacia El Guanaco (L11), y hacia Recoleta (L3-12).

---

<sup>16</sup> BRUNNER, Karl, 1932, op.cit. p.124.



**FIGURA 52. IZ. ESQUEMA DE LAS LINEAS DEL FUTURO F. C. METROPOLITANO. K. Brunner.**

Fte.: BRUNNER, K.H., *Santiago de Chile, su estado actual y futura formación*, Santiago de Chile, editado por Karl Brunner, 1932, Imprenta "La Tracción", p. 134.



**FIGURA 53. DER. Sección de plano PROYECTO RED DE METRO, 1969, 15 LÍNEAS,**

Fte.: MOPT, DGOP, Dirección de Planeamiento y Urbanismo, Depto. Estudios de Transporte Urbano. "Red de Transporte Independiente R.T.I, Propuesta", (incluidas las Líneas siglo XXI), Lámina N°5. Fdo. Arqto. Juan Parrochia B. Reproducido en: PARROCHIA B., Juan, *Santiago en el tercer cuarto del siglo XX. El Transporte Metropolitano en Chile. Realizaciones de Metro y Vialidad Urbana*. Edición del Departamento de Planificación Urbano-Regional, F.A.U. Universidad de Chile, Santiago, 1979, p.46.

## Conclusiones

1.- El alcance intercomunal del proyecto de Brunner para la Comuna de Santiago de 1934 (correspondiente a todo el continuo urbanizado de Santiago en la época) - que ya había sido expresado tanto en el plano de ensanche previamente propuesto, como en sus diversos informes escritos- se manifiesta en el plan de la Comuna de Santiago 1934 con una modulación estructurante del bloque norte, tanto en sentido norte-sur como oriente-poniente, que ha sido confirmada en los planes intercomunales de 1960 y de 1994, para la escala de Santiago metropolitana.

2.- En el territorio de la actual Comuna de Independencia se constata trazados realizados en totalidad, en subtotalidad y también sólo en fragmentos en la realidad heredada, la cual manifiesta así - para los tres planes confrontados-, la "cultura" de ruptura y discontinuidad de los proyectos fundamentales acordados para el adecuado funcionamiento de la ciudad, característica de los países subdesarrollados latinoamericanos.

3.- En el escalón estructurante de primera jerarquía analizado, los atraviesos: a la altura del Hipódromo Chile en el sentido oriente-poniente, y El Guanaco, en sentido norte-sur, son los que presentan mayor interés y posibilidades de proyección a futuro. Se constata para ellos la realización de varios fragmentos y una subtotalidad construidos de las proposiciones Brunner 34 / PRIS 60 / PRM 94. Ellos son relevantes al momento de enfrentar los estudios seccionales correspondientes. Una coordinación con los trazados de la Comuna de Recoleta se impone en el primer caso, y una aceleración de las acciones para su logro, en ambos casos. Correspondería definir las áreas seccionales de estos dos sistemas con especial consideración del impacto de las Líneas de Metro y estaciones contempladas en el nuevo nivel de funcionalidad para la ciudad metrópoli en previsión desde hace décadas.

Nota: Este artículo corresponde a un extracto de investigación: CONCURSO F.A.U. DE PROYECTOS DE INVESTIGACION ARQUITECTURA Y URBANISMO, GEOGRAFIA Y DISEÑO 1999: PAVEZ R., M. Isabel (I. Responsable); SAHADY V., Antonio (Co-investigador alterno); DUARTE O., Patricio, y DURAN A., Martín (Co-investigadores). *"El potencial de espacios públicos y semipúblicos del pericentro histórico de Santiago: identificación de polígonos privilegiados en la Comuna de Independencia y recomendaciones directrices de intervención"*. Año 2000, Departamento de Urbanismo - Departamento de Historia y Teoría de la Arquitectura, F.A.U. Universidad de Chile.