

Los proyectos intercomunales y de escala local: el caso de Pedro de Valdivia Norte, ex polígono "La Contadora" junto al río Mapocho (1928-1978).

Pávez Reyes, M. Isabel

Arquitecta, Directora del Departamento de Urbanismo de la F.A.U., U. Chile

E-mail: mpavez@uchile.cl

::> Resumen

::> Introducción

::> El proyecto de "Transformación definitiva de Santiago", por Carlos Pinto Durán en 1928.

::> "Gran Santiago. Estudio Regulador", proyecto indicativo del Arqto. Luis Muñoz Maluschka desde c. 1936

::> El Plan Intercomunal, oficial, de Santiago 1960-1994

::> El Plan Metropolitano de Santiago, 1994.

::> Bibliografía

**::> Versión completa/
Complete version**

Palabras Claves: PEDRO DE VALDIVIA NORTE, ANILLO INTERMEDIO DE SANTIAGO DE CHILE.

PEDRO DE VALDIVIA NORTE, INTERMEDIATE RING OF SANTIAGO DE CHILE.

Citación:

Pávez Reyes, M. Isabel. Los proyectos intercomunales y de escala local: el caso de Pedro de Valdivia Norte, ex polígono "La Contadora" junto al río Mapocho (1928-1978). En: Revista de Urbanismo, N°20, Santiago de Chile, publicación electrónica editada por el Departamento de Urbanismo, F.A.U. de la Universidad de Chile, junio de 2009, I.S.S.N. 0717-5051

http://revistaurbanismo.uchile.cl/CDA/urb_completa/0,1313,ISID=742%26IDG=2%26ACT=0%26PRT=21860,00.html

Resumen

Revisando brevemente las principales proposiciones en proyectos intercomunales de Santiago para el barrio de Pedro de Valdivia Norte 1928-1978, y, además, un megaproyecto de campo deportivo en ese polígono, en los años 1940s, se observa el

carácter de discontinuidad y ruptura, que suele estar presente en el modo de hacer la ciudad.

Abstract

Reviewing briefly the main proposals of inter-project for the Santiago neighborhood of Pedro de Valdivia Norte 1928-1978, and also a giant in the sports field site, in the 1940s, there was the nature of discontinuity and rupture, which often a factor in the way of making the city.

Introducción

El barrio de Pedro de Valdivia Norte en Santiago de Chile, ubicado hoy en la Comuna de Providencia, se encuentra asentado en un terreno de relleno artificial, y antiguamente fue parte de los dominios del cacique Vitacura, delegado del Inca Yupanqui para la administración de su Imperio. Luego, perteneció al español Rodrigo de Araya, pasando por diversos propietarios hasta su configuración como barrio contemporáneo de tipo "ajardinado", desde los años 1940s^[1].

Desde fines del siglo XIX, la vertiente sur-oriente del cerro San Cristóbal frente a este barrio fue explotada como cantera por el propietario de los terrenos que hoy constituyen el barrio —don Luis Martínez (1870-1955), quien entregó al servicio público, en 1939, el puente Pedro de Valdivia aún existente, construido de su peculio—, extrayendo primero piedra rosada con la que se edificó entre otros, el ex Congreso Nacional, y luego piedra azul, mucho más resistente, con la que se adoquinó gran parte de Santiago, estando en explotación hasta los años 1950^[2].



Fig. 1. El barrio Pedro de Valdivia Norte, ubicado entre el río Mapocho y el cerro Parque San Cristóbal hacia 1970, (cuadrante sup. derecho).

Fte.: PARROCHIA B., J. 1980. *Santiago en el tercer cuarto del siglo XX: El transporte metropolitano en Chile, realizaciones de Metro y Vialidad Urbana*, Ed. D. de Planificación Urbano - Regional, FAU, U. Chile, Santiago, p. 108.

La población del barrio al año 2002, era de 3.626 habitantes, en una superficie bruta 188 háts (incluido el faldeo del cerro San Cristóbal). La densidad es por tanto baja, y la vivienda es, en general, individual, no pareada, con jardín privado, aunque junto a las vías de bordes se admiten edificios de mayor altura y diversidad de usos. Esto último va creando algunos conflictos de interacción con los residentes, especialmente por la concurrencia de automóviles de oficinistas y otros no residentes estacionados en las vías locales, muchas veces frente a los accesos de autos de las propiedades con uso residencial, acarreado, además, con su presencia delincuencia, entre otros.

Para efectos de nuestro objetivo revisaremos las proposiciones intercomunales y puntuales de mayor interés.

Notas

- [1] PARROCHIA B., Juan. 1980. *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, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, Santiago, 237 págs. ilustradas. Pp.111 y 113.
- [2] PARROCHIA B., Juan. 1980. Op. Cit.

El proyecto de "Transformación definitiva de Santiago", por Carlos Pinto Durán en 1928.

Entre los temas tratados en esta proposición no realizada de transformación de Santiago estaban una gran avenida de circunvalación, unos bosques municipales plantados con árboles de la flora aborígen, una red de avenidas longitudinales y transversales, un ferrocarril subterráneo, una red de tranvías, la creación de una empresa de energía eléctrica, la dotación de plazas y jardines, la transformación de la plaza de La Moneda, la formación de un barrio industrial y obrero, un plan de construcciones fiscales y municipales, una reglamentación de la construcción municipal, los monumentos, el aseo, el alcantarillado y el agua potable y, el financiamiento de todo ello.

Se exigía convocar a una Asamblea de Vecinos para que, a partir de un anteproyecto previamente estudiado, debatiera sobre estos elementos claves de un proyecto final de transformación de la ciudad.

Carlos Pinto —quien es visto hoy por el Arqto. René Martínez, como uno de los precursores olvidados del urbanismo científico que despegaría con Karl Brunner desde 1929^[3]— señaló que estudios profundos y complejos debían estar en la base del plan de transformación de Santiago.

Vemos en el plano correspondiente, la proposición de la gran avenida de circunvalación, un anillo poligonal comprendiendo un tramo en pie de monte del San Cristóbal, la que se continúa al norte para atravesar ese bloque metropolitano a la altura del Hipódromo Chile. Parte de este trazado reaparecerá en el plano de Muñoz (c.1936) y, después en los proyectos del MOP (1960) (atraveso norte del Anillo Medio del Corredor de Circunvalación). Se aprecia en la Fig.2, que la proposición de Pinto Durán habría tenido repercusiones en "La Contadora", futuro barrio de Pedro de

Valdivia Norte. Por el sur del cerro, esta avenida se dirigía mediante una recta al sur de la ciudad, a la altura del canal San Carlos (extremo nor-oriental del barrio).



Fig. 2. (Iz.). El proyecto de Carlos Pinto Durán para Santiago en 1928, con un anillo vial poligonal de borde (línea gruesa).



Fig. 3. (Der.). Detalle del mismo proyecto, donde se observa la almendra de "La Contadora" (entre el río Mapocho y el borde del cerro San Cristóbal), con el tramo en pie de monte de la vía de circunvalación de la ciudad propuesta (línea gruesa).

Fte.: Carlos Pinto Durán, Arquitecto, *Proyecto de Transformación Definitiva de Santiago*. Santiago de Chile, Talleres de "El Diario ilustrado", 1928. Plano reproducido en: Martínez Lemoine, René, *Santiago de Chile. Los planos de su historia. Siglos XVI - XX. De aldea a metrópolis*. Santiago de Chile, I. Municipalidad de Santiago, nov. 2007, 130 págs.

Nota

[3] Martínez Lemoine, René, *Santiago de Chile. Los planos de su historia. Siglos XVI a XX. De Aldea a metrópolis*. Santiago de Chile, I. Municipalidad de Santiago, nov. 2007, 130 págs.

"Gran Santiago. Estudio Regulador", proyecto indicativo del Arqto. Luis Muñoz Maluschka desde c. 1936

"Gran Santiago. Estudio Regulador", un proyecto indicativo del Arqto. Luis Muñoz Maluschka desde c. 1936, Jefe de la Sección de Urbanismo de la D.G.O.P., presentó, entre otros, una proposición de corredor de circunvalación para un cambio en la movilidad cotidiana de los habitantes. En lo referido al anillo intermedio, este comprendía por el oriente, a la Avda. Pedro de Valdivia, extendiéndose esta hacia el norte sobre "La Contadora" (por un eje coincidente con la actual Avda. P. de Valdivia Norte), para atravesar el cerro San Cristóbal a esa altura y luego el bloque metropolitano norte (sentido O-P) a la altura del Hipódromo Chile.



Fig. 4. (Iz.) "Gran Santiago. Estudio Regulador", el proyecto indicativo del Arqto. Luis Muñoz Maluschka, Jefe de la Sección de Urbanismo, D.G.O.P. hacia 1936, con el corredor de circunvalación incluyendo la Avda. Américo Vespucio (anillo exterior con radio de 10 Km aprox., desde Plaza de Armas, en el plano).



Fig. 5. (Der.) Detalle del mismo plano, indicando el atraveso del cerro San Cristóbal, mediante prolongación de Avda. P. de Valdivia Norte.

Fte.: VIOLICH, Francis, 1944: *Cities of Latin America. Housing and planning to the south*. Reinhold Publishing Corporation, Nueva York, 1944, 241 págs.

El plano de Boloña, 6ª edición, c. 1940

En tanto, observamos en el plano de Boloña, 6ª edición c. 1940, que el polígono—almendra "La Contadora", no ha comenzado aún su urbanización.



Fig. 6. En sección del plano de Boloña, 6ª Ed., el polígono-almendra de "La Contadora", indicado por R. de Urbanismo, aún no urbanizado

hacia 1940.

Fte.: Copia Matriz color, en Archivo del Departamento de Urbanismo
FAU. U. de Chile.

El megaproyecto "Campo de Cultura Física San Cristóbal", del Arqto. Jorge Aguirre en 1941^[4]

Cuando la ciudad de Santiago ya había alcanzado el millón de habitantes y el cerro San Cristóbal seguía siendo una aspiración como parque metropolitano —desde los tiempos de las "expediciones de conquista" juvenil masiva organizadas en las primeras décadas del siglo XX por Alberto Mackenna Subercaseaux—, y el polígono con forma de almendra de "La Contadora", junto al cerro, aún no era un barrio residencial, el Arqto. Jorge Aguirre, propuso un megaproyecto recreacional para contribuir a dar satisfacción a las demandas de recreación de una población metropolitana. En lo referido al cerro, dicha demanda ya significaba 20.000 personas accediendo en los días festivos.

El proyecto, no realizado, contemplaba la expropiación de los terrenos de "La Contadora" para efectos de instalar un campo de cultura física, comprendiendo un campo de deportes acuáticos junto al Mapocho —utilizando parte del cauce con una longitud de 250 metros desde al puente Pedro de Valdivia al poniente—, un campo de deportes ecuestres, un estadio para 40.000 personas, áreas de reposo, un campo de deporte menor, unos juegos infantiles, un polígono de tiro al blanco y los servicios generales.

Este megaproyecto desestimó el atraveso intercomunal del cerro San Cristóbal a la altura de Pedro de Valdivia, en el plano intercomunal indicativo del Arqto. Muñoz antes citado, y operando desde la D.G.O.P.



Fig. 7. El Plano general del "Parque de cultura física San Cristóbal", en un polígono coincidente hoy con el barrio de P. de Valdivia Norte.
Fte.: Aguirre, Jorge, "Proyecto para un campo de cultura física San Cristóbal". Fte.: *BOLETÍN DEL COLEGIO DE ARQUITECTOS N°5*, enero de 1945, pp. 47-49. (Coloreado por R. de U.).

El programa contemplaba en su detalle:

"PARQUE DE CULTURA FÍSICA SAN CRISTOBAL"

SERVICIOS GENERALES Restaurant Atención sanitaria Autopistas Parkings Circulación diferenciada con paso bajo nivel Arboles-flores-césped	DEPORTES ACUÁTICOS Piscina reglamentaria Piscina aficionados Piscina para niños Vestuarios y servicios higiénicos Casino y Administración Casa Administrador Kiosco Entretenimientos Regatas Tribunas
DEPORTE ECUESTRE Cancha de polo reglamentaria Cancha de adiestramiento Cancha de saltos Picadero y útiles Higiene y reposo Tribunas	DEPORTE MENOR Básquetbol Voleibol Tennis Frontón Reposo-control Gran gimnasio Tribunas
ESTADIO Tribunas Atletismo Velódromo Escenario-teatro Futbol Servicios-vestidores	JUEGOS INFANTILES Nursery Terrazas Cancha de juegos mecánicos
REPOSO Bosque-césped Plazas-esculturas	TIRO AL BLANCO 2 stands cubiertos Control-servicios
Fte.: Aguirre, Jorge, "Proyecto para un campo de cultura física San Cristóbal", en: <i>BOLETÍN DEL COLEGIO DE ARQUITECTOS N°5</i> , enero de 1945, pp. 47-49.	

En la época había un conjunto de servicios asociados al cerro y sus instalaciones: el Ministerio del Interior, a cargo del cerro; el Ministerio de Fomento, del Jardín Zoológico; el Ministerio de Tierras y Colonización, del Bosque de Santiago. Por ello, el Arqto. Aguirre señaló que el proyecto sólo podría ser llevado a cabo si todos los servicios dependían en adelante de una sola autoridad que lo coordinara y ejecutara. La institución tendría que tener personalidad jurídica y estaría administrada por una Junta de Vigilancia.

Para atender los gastos, se contaría con uno o varios empréstitos internos por un total de \$125 millones, en bonos del 7% de interés anual y 1% de amortización también anual.

Se consideraba que el plan de trabajo debía comenzar por la urbanización de los terrenos, comprendiendo la canalización del río Mapocho en su costado norte, paralelo a la Avda. Costanera (sur) ya existente entonces, en una extensión de 2.000 metros aproximadamente; el trazado de las vías de acceso, terraplenes y la dotación de los servicios de agua y luz eléctrica.

El proyecto disponía circulaciones en diferentes niveles, evitando todo cruce de vehículos y peatones en cualquier dirección; con este sistema quedaría el parque recreacional como un espacio continuo.

Se propuso como vía principal de entrada, la prolongación al norte de la Avda. Pedro de Valdivia; los edificios principales eran el estadio, el gimnasio, el restaurante-casino, el picadero cubierto, además de los pabellones de servicios higiénicos y vestuarios ubicados en las diversas zonas deportivas.

Insistió el autor del proyecto en que el objetivo principal de todo esto era el cultivo, "sin fanatismo", de todos los deportes, principio que se complementaba con las más modernas teorías sobre la materia y de cuya inmediata realización "dependía el porvenir de la raza".

El proyecto no se realizó, y se desarrolló en cambio un barrio residencial exclusivo, el que comprendió la prolongación hasta el cerro de la Avda. Pedro de Valdivia. El tema del atraveso del cerro en ese punto seguía registrado sólo en el plano de Muñoz Maluschka.

Nota

[4] Aguirre, Jorge, "Proyecto para un campo de cultura física San Cristóbal", en: *BOLETÍN DEL COLEGIO DE ARQUITECTOS N°5*, enero de 1945, pp. 47-49.

El Plan Intercomunal, oficial, de Santiago 1960-1994



Fig. 8. (Iz.) Vivienda - Area Suburbana - Centros Cívicos -Vialidad, Industrias - Areas Verdes, escala gráfica; (escala original 1:20.000), N°4191, D-P, 1958; original color sobre plano base blanco y negro. (Corresponde a plano de síntesis color sobre plano base blanco y negro).



Fig. 9. (Der.). Sección de plano conteniendo el barrio de P. de Valdivia Norte indicado por R. de Urbanismo Vivienda - Centros Cívicos, escala gráfica; (escala original 1:20.000), N°4135, D-P, 1958, original color sobre plano base blanco y negro.

Fte. : CHILE - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, Dirección de Planeamiento, D. de Planos Reguladores, "PLANO INTERCOMUNAL DE SANTIAGO", firmado por Director Ing. Jorge Kelemen; Jefe Departamento Arqto. O. Hufe; Jefe Plan Intercomunal Arqto. J. Honold; Urbanista Arqto. J. Parrochia. Planos de 77x55 cm.; Escala Gráfica, (escala original 1:20.000), impresión en colores sobre plano base blanco y negro. Colección publicada en 1958 por el Instituto Geográfico Militar. En: Archivo Histórico Nacional, Colección Juan Parrochia Beguin, 2009.

Se reitera aquí, la idea del anillo intermedio que propusiera Muñoz Maluschka hacia 1936, pero con ajustes en su trazado. En la planificación desde 1960, el cruce del cerro en Pedro de Valdivia se continúa con un tramo norte-sur por su borde poniente, para empalmar con el eje Colombia - Pedro Donoso - y la nueva Avda. Dorsal. Hoy sólo existe la Avda. Dorsal.

El Primer Plan de Transporte Metropolitano, 1969, incluyendo un Metro (15 Líneas), coordinado con el Plan Intercomunal de Santiago. Línea 13 de Metro.

La línea 13 del Metro, en el proyecto original de Metro para Santiago, fue propuesta asociada al anillo medio de circunvalación (Dorsal). Se observa que esta línea unía La Florida con Renca, acometiendo esta última comuna desde el norte, y en trazado paralelo a Avda. Dorsal. Por tanto, quedaba asociada al atraveso del cerro San Cristóbal, en el eje de Pedro de Valdivia Norte.



Figs. 10 y 11. Proyecto de Metro para Santiago 1969 (iz.), y detalle con trazado de Línea 13 (der).

Fte.: Plano copia matriz. Archivo de Juan Parrochia Beguin.

El Corredor Metropolitano Oriente-Poniente en su paso junto al barrio de Pedro de Valdivia Norte, 1969-70 (inicio)/1974-75 (continuación y paralización).

Entre los proyectos específicos derivados del Plan Intercomunal desde 1960, y coordinado en el Plan de Transporte de 1969, se generará un proyecto vial intercomunal que rodearía el barrio de Pedro de Valdivia Norte, y formaría parte del Corredor Fundamental de Transporte Oriente – Poniente.

La Avda. Kennedy, como variante del corredor Oriente- Poniente, no tiene su continuidad principal en la Av. Providencia, sino que la evita por el efecto *by pass* que produce la urbanización y construcción de viales diferidos a ambos márgenes del río Mapocho: las costaneras tradicionales a la fecha del proyecto citado. Es a través de ellas que la urbanización en torno a Avda. Kennedy establece una relación fundamental con el centro de Santiago.

En el tramo Bellavista – Puente Lo Saldes y, más precisamente en una doble bifurcación Costanera - Pie de Monte, debían intercambiarse flujos entre Costanera Norte (en proyecto original: tramo Santa María - Bellavista, al poniente, y tramo Santa María - Los Conquistadores, al oriente), y el sistema Pie de Monte, denominado desde el barrio de Pedro de Valdivia Norte al oriente, Avda. Comodoro Arturo Merino Benítez.

La Avda. Pie de Monte (desde el barrio de P. de Valdivia Norte, hasta calle Unión, al norte del cerro), tenía importantes funciones entre las cuales destacaba la integración del cerro San Cristóbal a la ciudad, especialmente en lo referido a sus extensos contornos, deteriorados y sin provecho para la ciudad. Además, permitía desarrollar un sistema vial de tránsito continuo sin destruir ni cortar áreas residenciales y de actividad. A la vez, compensaba el estrangulamiento producido en la Plaza Baquedano por el río Mapocho y el propio cerro San Cristóbal, aumentando la capacidad de escurrimiento de los flujos vehiculares de las comunas de mayor motorización de la metrópoli^[5].

Se observa en el plano original, que para la Avda. P. de Valdivia Norte se contempló un paso bajo nivel de la Avda. Comodoro Arturo Merino Benítez para empalmar con el eje

de atraveso del cerro San Cristóbal (Anillo Medio del corredor de circunvalación de Santiago, PRIS 1960).

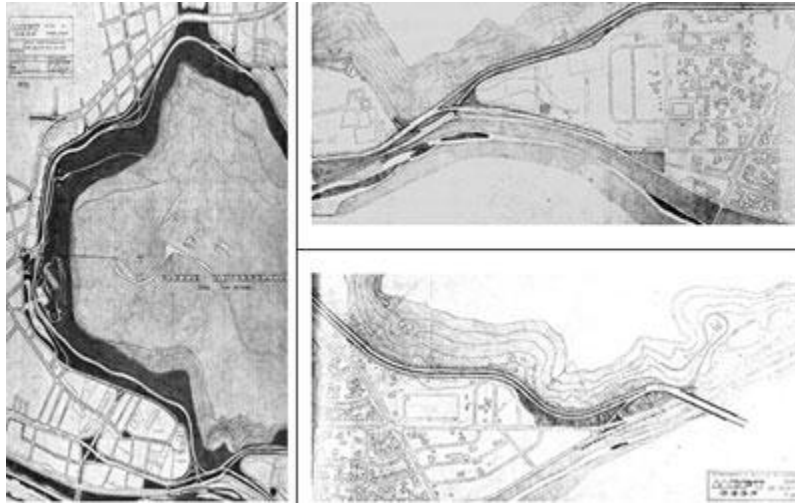


Fig.10-A (iz.) "Avda Parque Metropolitano", desde Canal 7 TV hasta calle Unión", Oficina de Vialidad Urbana, DGOP., MOPT, abril 1970, Fdo. J. Parrochia B.

Fig.10-B (der.arriba), y **Fig.10-C** Plano (Der.): Secciones de "Avda. Presidente Kennedy. Tramo Bellavista- Puente Lo Saldes", Dirección de Planeamiento y Urbanismo, Departamento de Estudios de Transporte Urbano, DGOP, MOPT., Fdo. J. Parrochia B., 1970.

Fte.: PARROCHIA B., Juan. 1980, op. cit., p. 113, y pp. 110-111.

Adicionalmente, el proyecto original contempló y así fue realizado en parte, la rehabilitación de las laderas donde se encontraban las antiguas canteras antes citadas, las que se empezaron a rellenar desde 1969 con material de las excavaciones para la Línea 1 del Metro de Santiago, comenzándose luego su forestación.



Fig. 11. Acción de relleno de canteras, detenida.



Fig. 12. Forestación de zona de relleno de canteras, desde 1969, con riego automático en la actualidad.

A raíz de la detención de todas las obras públicas por diez años desde 1975, la construcción del sistema referido se paraliza en 1976, y la entonces comuna de Las Condes —hoy el polígono de interés pertenece a Providencia— autoriza la construcción de una torre de oficinas privadas de alto estándar con 30 pisos, sobre la superficie en reserva para la solución vial mencionada.



Fig. 13. Vista sobre el extremo poniente del barrio P. de Valdivia Norte, con el comienzo de la construcción de la torre en Fig. 13.
Fte.: Parrochia, 1980, op. cit., p. 111.



Fig.14. de vía Comodoro Arturo Merino Benítez, zona abandonada, sin pavimentar. Al fondo torre sobre reservas viales.

Luego se modificaron las alas del estribo oriente del paso inferior Pie de Monte, y se construyeron muros de contención de gran formato frente a todo el límite norte del barrio de Pedro de Valdivia Norte, que resultaron caros, inadecuados y antiestéticos, restando espacio a la avenida proyectada^[6].



Fig. 15. Muro de contención al norte de calle El Cerro.

Dado que las obras quedaron a medio construir, el corto tramo pavimentado del segmento de la Avda. C.A. Merino Benítez que se alcanzó a abrir, sirve hoy como área de estacionamiento de vehículos privados, de taxis no registrados en la comuna, y foro de delincuentes que huyen si es necesario hacia el cerro, dado que no hay cerramiento de este parque. Hace algunos años, la autoridad comunal plantó un grupo de árboles sobre el tramo aún sin pavimentar de la vía C.A. Merino B., frente a la calle Carlos Casanueva, intentando detener mediante la fuerza emblemática de los árboles, cualquier iniciativa para la terminación de la avenida que pudiera surgir.



Fig.16. Vista aérea sobre parte del barrio de P. de Valdivia Norte y Avda. C. Arturo Merino Benítez inconclusa.

Nota

[5] PARROCHIA B., Juan. 1980. *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, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, Santiago, 237 págs. ilustradas. Pp.111 y 113.

[6] PARROCHIA B., Juan. 1980. Op. Cit.

El Plan Metropolitano de Santiago, 1994.

En este plan se confirma el anillo intermedio según trazado en la Planificación desde 1960: el atraveso del cerro San Cristóbal a la altura de la calle Pedro de Valdivia Norte y que se continúa con un tramo norte-sur por su borde, para empalmar con el eje Colombia - Pedro Donoso - y la nueva Avda. Dorsal.



Fig. 17. (Iz.) Plan Regulador Metropolitano de Santiago 1994.



Fig. 18. (Der.) Sección del mismo plano, indicando barrio de P. de Valdivia Norte. Atravesio del cerro San Cristóbal como continuación de P. de Valdivia Norte, y asociado al Anillo Medio (Dorsal, en bloque metropolitano norte).

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.

Palabras finales

En la actualidad se observa que, en realidad, no hay proyecto de futuro para el barrio de Pedro de Valdivia Norte, el que, por una parte, va siendo invadido en forma creciente por actividades no residenciales en zonas expresamente prohibidas por el Plan Regulador Comunal vigente; por otra, sus bordes han sido intervenidos, y, como se vio, en el caso de su límite norte, con interrupción de obras viales sin resolución alguna posterior para los tramos de vialidad no realizados (en 32 años transcurridos). Por último, hoy en los hechos se ha desplazado el cruce del cerro desde la altura de Pedro de Valdivia ("Anillo Intermedio") hasta el extremo nor-oriental del barrio.

De momento, el túnel empalma en el bloque metropolitano norte, con el Anillo Exterior Américo Vespucio, más no con el Anillo Intermedio; los conflictos que va generando son de orden local e intercomunal a ambos lados del cerro; lo realizado no tiene relación con la planificación local ni intercomunal, ni tampoco con las sugerencias informadas que los vecinos organizados hicieron en su momento.

La breve revisión de proyectos realizada nos lleva a evocar los conceptos de Marina Waisman (1983)^[7], a saber: que los instrumentos específicos para el análisis de nuestras ciudades latinoamericanas debieran tener como principal referencia el carácter de discontinuidad y ruptura, constituyentes en sí mismas del trasfondo de nuestra historia. Se observa que el establecimiento de planes de ordenamiento de largo alcance, sin una cultura de continuidad de los objetivos generales, y de acciones escalonadas a través del tiempo y los equipos de trabajo tanto para el cumplimiento de las metas generales como para la definición de los proyectos específicos derivados, genera una realidad física e intelectual constituida por fragmentos. Los restos de los proyectos detenidos o desvirtuados, se presentan aislados, sin articulaciones estructurales. Revertir esta situación para la reconstrucción de la personalidad urbana,

demandará detectar los puntos traumáticos de disociación, y plantear la unión de los fragmentos considerando las sugerencias que emanan desde ellos hoy, y eventualmente también desde la totalidad original inicial a la que pertenecieron o siguen perteneciendo (planes, teorías)^[8].

Notas

[7] WAISMAN, Marina, 1983. "Los instrumentos del pensamiento", en CA N°35. Catálogo IV Bial de Arquitectura de Santiago de Chile, agosto de 1983, pp. 130-131.

[8] Ibidem.

Bibliografía

Aguirre, Jorge, "Proyecto para un campo de cultura física San Cristóbal", en: *BOLETÍN DEL COLEGIO DE ARQUITECTOS N°5*, enero de 1945, pp. 47-49.

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.

CHILE - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, Dirección de Planeamiento, D. 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. Planos de 77x55 cm.; Escala Gráfica, (escala original 1:20.000), impresión en colores sobre plano base blanco y negro. Colección publicada en 1958 por el Instituto Geográfico Militar. (En: Archivo Histórico Nacional, Colección Juan Parrochia Beguin, 2009).

LARRAÍN, Carlos J., *Las Condes*, Ed. Nacimiento, Santiago de Chile, octubre de 1952.

Martínez Lemoine, René, *Santiago de Chile. Los planos de su historia. Siglos XVI al XX. De aldea a metrópolis*. Santiago de Chile, I. Municipalidad de Santiago, nov. 2007, 130 págs.

PARROCHIA B., Juan. 1980. *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, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, Santiago, 237 págs. ilustradas. Pp.111 y 113.

UNIVERSIDAD DE CHILE, FAU, Biblioteca Central, Sección Mapoteca.

VIOLICH, Francis, 1944: *Cities of Latin America. Housing and planning to the south*. Reinhold Publishing Corporation, Nueva York, 1944, 241 págs.

WAISMAN, Marina, 1983. "Los instrumentos del pensamiento", en CA N°35. Catálogo IV Bial de Arquitectura de Santiago de Chile, agosto de 1983, pp. 130-131.