

DISEÑO URBANO INCLUSIVO PARA SANTIAGO CENTRO

CONCURSO INTERNACIONAL 1972 SANTIAGO DE CHILE

Unión Internacional de Arquitectos
Secretaría General de Gobierno
Gobierno de Salvador Allende Gossens

LA AVENIDA NORTE-SUR DE SANTIAGO DE CHILE. SUS ORÍGENES

M^a ISABEL PAVEZ R.

INTRODUCCIÓN

Al comenzar el decenio de 1950, la falta de realizaciones urbanísticas en Santiago había llamado la atención de los especialistas extranjeros visitantes. Al crearse definitivamente la Dirección de Planeamiento del M.O.P.^[1] en 1953 —al tiempo que se reconocía oficialmente los escalones territoriales de la planificación por sobre el nivel comunal—, se dio comienzo a la preparación de un expediente urbano para la ciudad capital.

Por otra parte, la necesidad de reunir a especialistas de las diversas disciplinas para enfrentar de manera integral los problemas del desarrollo urbano se volvió un asunto insoslayable cuando la ciudad recibía 15.000 personas anualmente, procedentes de las áreas rurales, y el 30% de la población vivía en condiciones de franca insalubridad (Honold, 1958). El “Seminario del Gran Santiago” realizado en 1957 —donde fue expuesto el expediente citado— contó con una participación interdisciplinaria amplia tanto del sector público como privado. Se observó, por primera vez en complejidad y profundidad, los problemas de Santiago moderna.

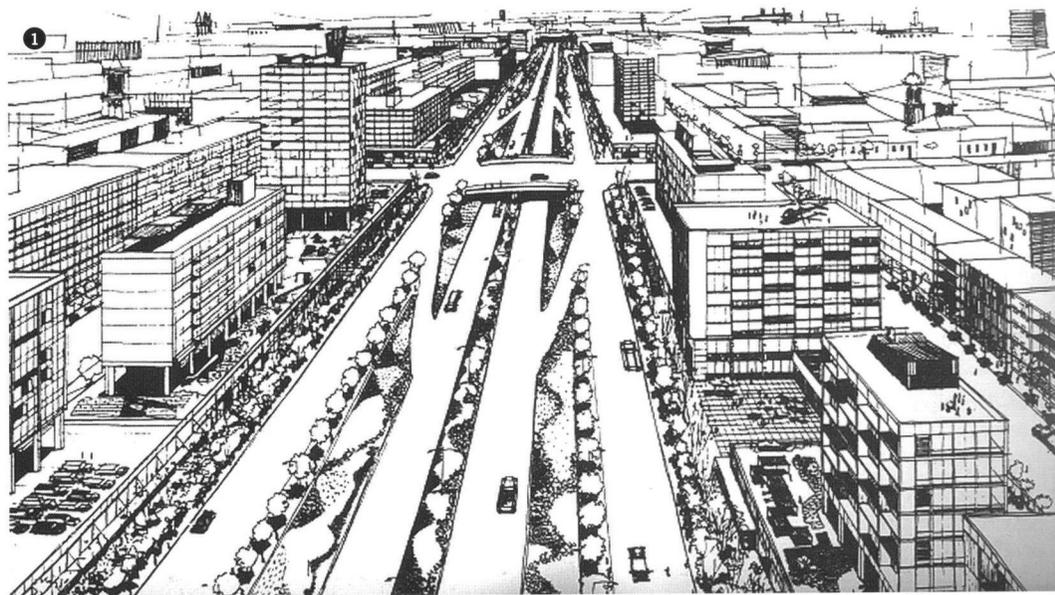
El informe de la Comisión N° 8, sobre “Asuntos de Vialidad y Transporte”, presidida por el arquitecto Juan Honold Dunner, trató sobre vialidad, tránsito, locomoción colectiva, ferrocarriles y aeropuertos, basándose en un conjunto de 29 estudios existentes de autores nacionales, y extranjeros (U.S.A., España, Canadá, Suecia), (U. Chile, 1958).

Las zonas industriales de la ciudad, distribuidas en la periferia de la comuna de Santiago, provocaban, en conjunto con el único centro comercial y administrativo existente, “el violento sístole-diástole” que la población de Santiago generaba con su movimiento cuatro veces al día, pues en la época no se había establecido aún la jornada única. Dicha distribución era producto, en parte, de la primera zonificación realizada para la Comuna de Santiago en 1934/1939 por Brunner, y Humeres, un modelo mal interpretado y modificado arbitrariamente en sus adaptaciones, a lo que se sumaban las deficiencias de la reglamentación del Plan de 1939: una clasificación industrial con vagas definiciones sobre “industrias peligrosas, insalubres o incómodas”, y que hacia fines del decenio de 1950 resultaba anacrónica respecto de los progresos técnicos; la inexistencia de zonas estrictamente industriales, y otros. Las 5.000 industrias del Gran Santiago contaminaban el aire, el agua y el suelo. Esto, unido a su inadecuada localización respecto de los vientos dominantes y a las escasas corrientes de agua para arrastrar los residuos, iba configurando un cuadro de contaminación al interior del límite urbano, al que se sumaban los residuos de calefacción e incineración domiciliaria, y pronto, el efecto en el aire por el incremento de los vehículos motorizados, sin contar el impacto del todo en las áreas rurales (U. Chile, 1958). Los medios de transporte existentes consistían en *trolley-buses* y tranvías de propiedad del Estado, y un gran número de buses particulares, todos los cuales transportaban 1.765.000 pasajeros diariamente. El total de personas que necesitó movilizarse en 1954

fue estimado en 2.200.000 personas diarias, lo que indicaba un déficit de equipos de transporte para 525.000 personas (U. Chile, 1958).

En el informe del ingeniero norteamericano Sidney H. Bingham —profesional que en 1955 había realizado una asesoría al Gobierno del Presidente Carlos Ibáñez del Campo (Bingham, 1955)—, se observó que, si se adquiría medios de transporte superficial para satisfacer las necesidades de la época y futuras, la situación se agravaría en lugar de aliviarse. Se advertía que el aumento de las necesidades de transporte no era producto sólo del aumento de la población y área de la ciudad, sino también del índice de su movilidad; el hábito de viaje de los habitantes de los centros metropolitanos aumentaba en una proporción algo superior que la del crecimiento de la población debido al incesante aumento de la diversidad de destinos que resultan del desarrollo de los establecimientos derivados, de la subdivisión de los negocios comerciales e industriales y de la creación de áreas suburbanas. Las estadísticas de Santiago mostraron que, mientras la población había aumentado en una tasa media de 3% anual entre 1921 y 1952, el número de personas que usaba los medios públicos de transporte lo había hecho en 5% por año. Bingham había reflexionado críticamente sobre diversas soluciones posibles para Santiago, citando también numerosos casos de la realidad norteamericana: ensanche de calles; reorganización de las rutas, construcción de avenidas de gran velocidad para automóviles, calles elevadas, y construcción de subterráneos^[2].

1. Dibujo de Carlos Martner, 1959. Avenida Norte-Sur en el sector de la calle Manuel Rodríguez de Santiago. Fte.: Revista ARQUITECTURA, Dirección de Arquitectura MOP, Santiago de Chile, primer semestre de 1959, Sección Noticias.



y el establecimiento de estacionamientos pagados; marcar las pistas en calzadas y paso de peatones, instalar sistemas de semáforos automáticos; adoptar el modo de circulación de vehículos con cambio de sentido del tránsito en toda o parte de la vía en horarios establecidos (en las avenidas Costanera Andrés Bello, Providencia y L. Bernardo O'Higgins); establecer pistas especiales para el tránsito de motonetas y bicicletas, prohibiéndolas en las calles más congestionadas, y vías diferenciadas de acuerdo a las necesidades de tránsito; diseñar barrios residenciales evitando que fueran atravesados por vías de alta circulación.

• Crear una autoridad única con atribuciones para la planificación, organización y control de la movilización, en la cual tuvieran representación los organismos estatales, municipales y particulares; una oficina técnica con personal especializado para llevar, entre otras tareas, una estadística al día y con métodos válidos sobre tránsito y locomoción colectiva.

• Considerar que la movilización colectiva es una industria productora de servicios que se traducen en actos y no en bienes, debiéndose ajustar la oferta de transporte con la demanda, y que, siendo los vehículos de la movilización colectiva usuarios de las vías de tránsito, la eficacia del servicio dependía de la relación que se lograra establecer entre la cantidad y distribución de los vehículos de transporte colectivo, la capacidad de las vías, y la coordinación en el uso de ellas por los distintos tipos de vehículos.

• Hacer estudios de factibilidad para construir un Metro en Santiago; tomar medidas para que la eficacia de los servicios existentes llegara a ser máxima: número limitado de empresarios, fijación de tarifas, renovación oportuna de equipos, mejoramiento de la organización de la Empresa de Transportes Colectivos del Estado y preferencia al empleo de trolebuses.

• Organizar tres servicios esencialmente distintos en la ciudad en materia de vías y estaciones ferroviarias: de circunvalación (automotores rápidos, 19,6 Km.), de conexiones interurbanas (conexión de ciudades satélites con Santiago), y trenes de largo recorrido (dos o más estaciones en la ciudad).

• Localizar un nuevo aeropuerto internacional en Pudahuel [actual aeropuerto "Comodoro A. Merino Benítez"].

Observamos, así, que las ideas no se iban generando a partir de iniciativas puntuales e inconexas, sino, por el contrario, en relación con una visión global del problema, donde los profesionales tendrían que irse coordinando no sólo en horizontal, sino también a través del tiempo.

En 1959, la revista "Arquitectura" de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, publicó un dibujo (Figura 1) con una vista de una arteria Norte-Sur, de acuerdo con el diseño propuesto en el Plano Intercomunal elaborado por la Dirección de Planeamiento —aprobado técnicamente en 1958—, dando cuenta no sólo de una imagen de futuro para Santiago, sino también de un eje norte-sur fundamental para ella.

EL SANTIAGO DEL FUTURO A PARTIR DE LA APROBACIÓN DEL PLAN INTERCOMUNAL DE SANTIAGO, DESDE 1960

Con la aprobación oficial del Plan Intercomunal de Santiago desde 1960 (Ministerio de Obras Públicas), se tomaron medidas asociadas a las recomendaciones antes referidas, como fueron los bloques intercomunales autosuficientes separados por cuñas verdes (ventilación, conexión con la matriz geográfica, recreación metropolitana); 15 subcentros comerciales y de servicios; 3 corredores de transporte: el de circunvalación; los corredores O-P (incluyendo el

corredor fluvial del Mapocho), y N-S (incluyendo un complejo vial de escala metropolitana); una nueva clasificación y reordenamiento de la industria; un gran corredor ecológico y de infiltración de aguas norte-sur en el piemont andino metropolitano, de 5 Km ancho medio, entre otras (Figuras 2 y 3).

MEDIDAS DEL PRIMER PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO COORDINADO CON EL PLAN INTERCOMUNAL DE SANTIAGO DESDE 1969, Y PROYECTOS DERIVADOS

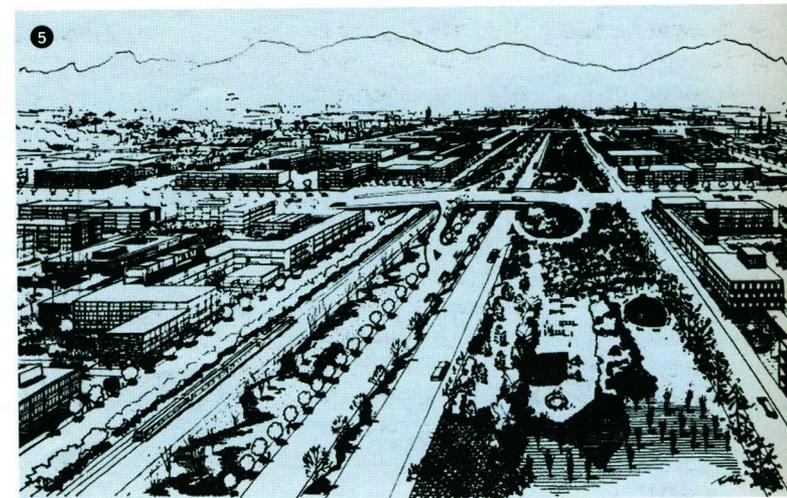
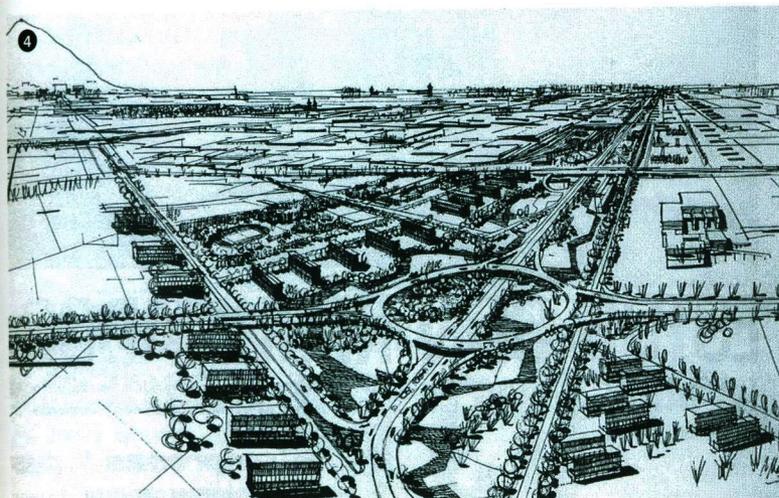
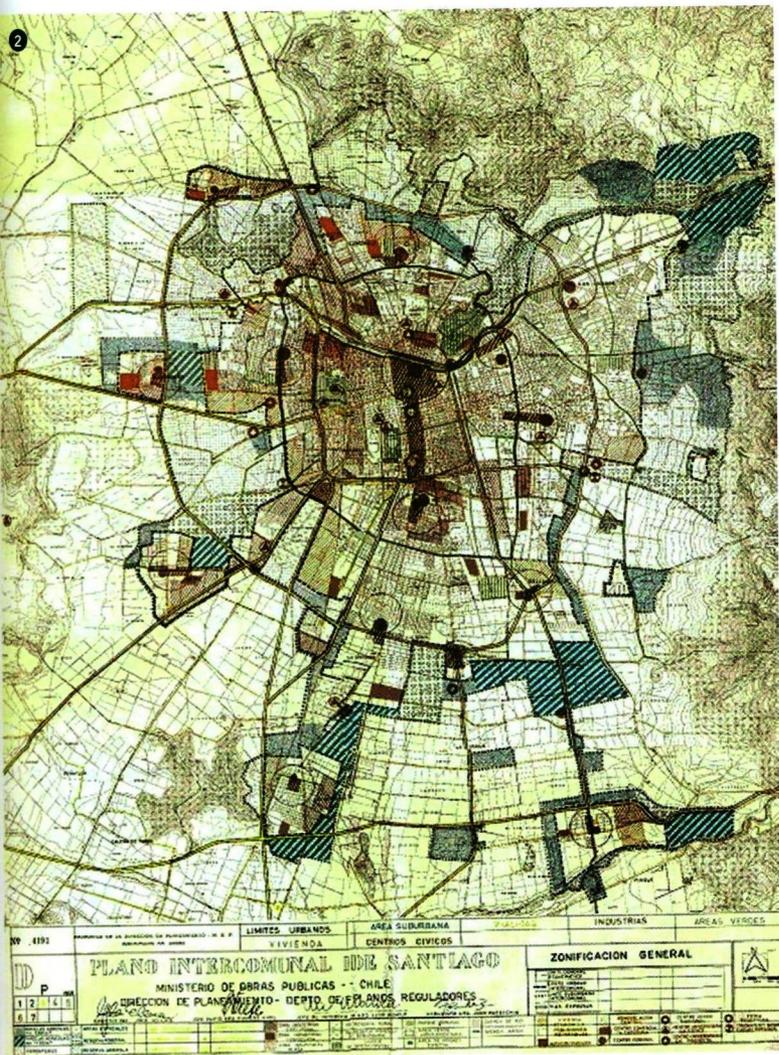
El primer Plan de Transporte Metropolitano para Santiago, aprobado desde 1969 y coordinado con el Plan Intercomunal de Santiago 1960, abordó, tanto técnica como financieramente, los siguientes aspectos en forma coordinada:

Una Red de Transporte Masivo Independiente

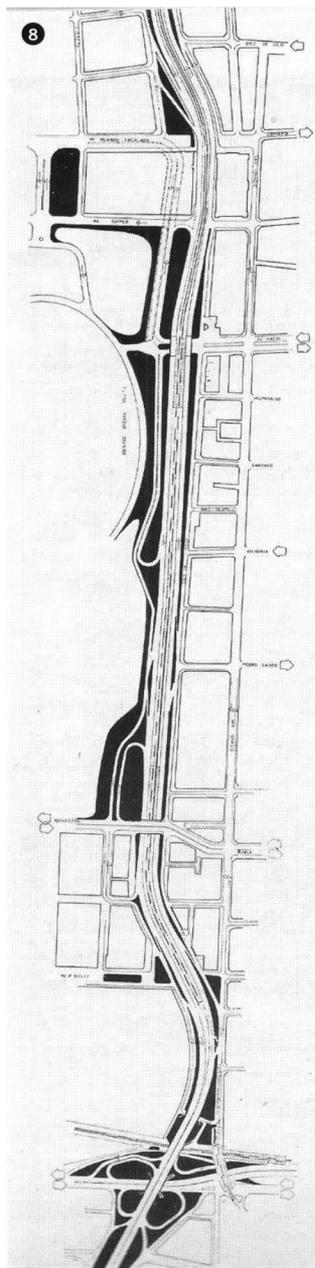
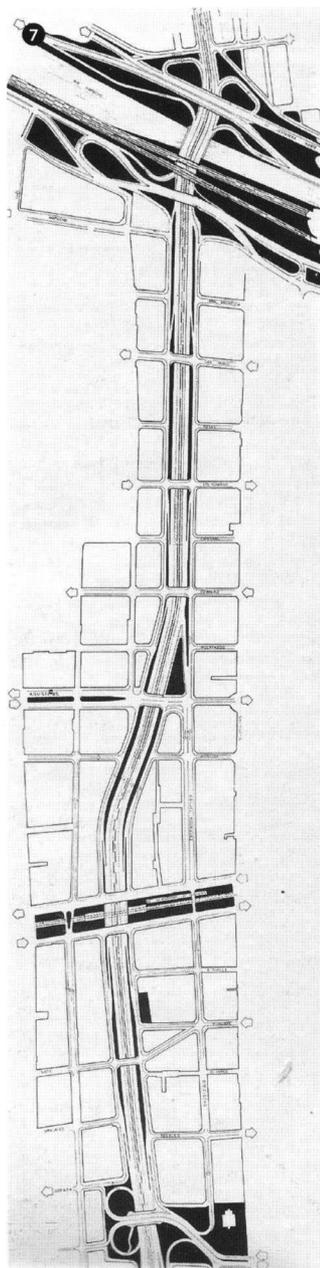
En base de una Red de Metro de características urbanas, complementada con una Red de Metro Suburbano (expreso de suburbio), y una Red Vial Complementaria, cubriendo la totalidad de la Metrópoli, (Silva, c. 1974).

La Red Vial complementaria se basó en la infraestructura existente y proyectada por el Plan Intercomunal de Santiago 1960, agregando algunas vías —el estudio de Transporte Metropolitano aplicó

- Plano Intercomunal de Santiago, 1960. Fte.: CHILE - MOP, Dir. Planeamiento, Depto. Planos Reguladores, fdo.: Director Ing. J. Kelemen; Jefe Depto. Arqto. O. Hufe; Jefe Plan Intercomunal Arqto. J. Honold; Urbanista Arqto. J. Parrochia, (Colección planos 77 x 55 cm. Esc. original 1:20.000, impresión color sobre base b/n, 1958, I. Geográfico Militar. [En: Colección "Juan Parrochia Beguin", Archivo Nacional de Chile].
- Vialidad fundamental. Plano Intercomunal de Santiago, 1960. Fte.: CHILE - MOP, Dir. Planeamiento, Depto. Planos Reguladores, fdo.: Director Ing. J. Kelemen; Jefe Depto. Arqto. O. Hufe; Jefe Plan Intercomunal Arqto. J. Honold; Urbanista Arqto. J. Parrochia, (Colección planos 77 x 55 cm. Esc. original 1:20.000, impresión color sobre base b/n, 1958, I. Geográfico Militar. [En: Colección "Juan Parrochia Beguin", Archivo Nacional de Chile].
- Dibujo de Carlos Martner, 1959, mostrando un cruce de Carretera Panamericana Norte, Avenida Parque Isabel Riquelme, y las Avenidas Pedro Aguirre Cerda y San Joaquín. Fte.: REVISTA DE LA CONSTRUCCIÓN N° 6, "Plan Intercomunal de Santiago", noviembre de 1962, pp. 34-37.
- Dibujo de Carlos Martner, 1959, mostrando en el límite de las comunas de Santiago y San Miguel, el inicio de la formación de la Avenida Parque Isabel Riquelme, a lo largo del Zanjón de la Aguada. Fte.: REVISTA DE LA CONSTRUCCIÓN N° 6, "Plan Intercomunal de Santiago", noviembre de 1962, pp. 34-37.



6, 7 y 8. Complejo Vial Norte-Sur, tramo central. Fte.: PARROCHIA B., Juan. 1980. *Santiago en el tercer cuarto del siglo XX: El transporte metropolitano en Chile, realizaciones de Metro y Vialidad Urbana*, Ed. Departamento de Planificación Urbano - Regional, F.A.U., Universidad de Chile, Stgo. Chile, 1980, 237 págs. ilustradas.



- Líneas radiales para los enlaces directos interzonales, en los casos en que la Red de Transporte Independiente exigiera muchas transferencias, lo que aumentaría demasiado el tiempo de recorrido;
- Líneas periféricas para los desplazamientos intrazonales y los enlaces interzonales periféricos de poco tráfico.

Además se contemplaba otros sistemas futuros para zonas céntricas y áreas especiales (aeropuertos, campos de ski, etc.):

- Una red de transporte de trenes suburbanos.
- Una nueva regulación del tránsito, del transporte y de su control.
- Una nueva administración de los transportes en sus diferentes categorías.

CORREDORES FUNDAMENTALES DE TRANSPORTE Y COMUNICACIÓN PARA SANTIAGO DE CHILE

Los grandes corredores de transporte y comunicación dispuestos para Santiago metropolitano, a saber: el Corredor Fundamental Oriente-Poniente; el Corredor Fundamental Norte-Sur, y el Corredor Fundamental de Circunvalación (tres anillos) y sus intersecciones, determinarían la estructura urbana fundamental de Santiago y, de acuerdo a sus magnitudes, flujos y características, sería posible detectar la forma de crecimiento y el desarrollo de la ciudad.

El Corredor fundamental Norte-Sur (Parrochia, 1980)

Funciones de la Avenida Norte-Sur^[3]
Santiago había tenido una estructura basada fundamentalmente sobre una avenida de oriente a poniente, que fue abierta en los años de la Independencia, la Avenida del Libertador Bernardo O'Higgins (Alameda), y sus naturales prolongaciones por Providencia y Las Condes, eje oriente-poniente reforzado, posteriormente, por las costaneras del río Mapocho. Sin embargo, de norte a sur, sólo existían antiguas calles coloniales —cerca de 15 calles en el centro de Santiago— por las cuales se iba filtrando todo el tránsito hacia 1965. La Avenida Norte-Sur vino a suplir y reemplazar estas pequeñas vías totalmente inadecuadas para el transporte. Además de lo mencionado, sus funciones principales consideradas fueron:

un modelo matemático a la vialidad en el Plan Regulador Intercomunal 1960 para conocer su capacidad frente al desarrollo previsto para Santiago, determinando la necesidad de dicho complemento—, reforzando la idea de los subcentros metropolitanos, conectando estos entre sí y con el centro, dando una accesibilidad homogénea a toda la ciudad y cumpliendo una función integradora.

Una red de transporte superficial

Basada en un sistema de buses tradicionales y eléctricos, con tres tipos de líneas:

- Líneas de acercamiento a la Red de Transporte Independiente, para viajes mixtos en cuanto a los medios;

9. Obras del complejo vial Norte-Sur (abajo, horizontal), en su cruce con la Avenida del Libertador Bernardo O'Higgins R. Vista al oriente, focalizando en el Barrio Cívico. [En esta fotografía de 1974, se observa también (en el cuadrante superior iz.) el palacio presidencial, La Moneda, en el eje del Barrio Cívico, bombardeada pocos meses antes, y aun sin restaurar]. Fte.: PARROCHIA B., Juan. 1980. *Santiago en el tercer cuarto del siglo XX: El transporte metropolitano en Chile, realizaciones de Metro y Vialidad Urbana*, Ed. Departamento de Planificación Urbano-Regional, F.A.U., Universidad de Chile, Stgo. Chile, 1980, 237 págs. ilustradas.



10. Obras de la Avda. Norte Sur, tramo Río Mapocho - Avenida del L. Bernardo O'Higgins. Vista sobre el eje Mapocho, hacia el sur. (El Centro Metropolitano Principal se encuentra a la izquierda de la vía). Fte.: PARROCHIA B., Juan. 1980. *Santiago en el tercer cuarto del siglo XX: El transporte metropolitano en Chile, realizaciones de Metro y Vialidad Urbana*, Ed. Departamento de Planificación Urbano - Regional, F.A.U., Universidad de Chile, Stgo. Chile, 1980, 237 págs. ilustradas.

- acceso al centro de la ciudad desde el sur y norte de la metrópolis,
- acceso a Santiago desde el sur y norte del país,
- facilitar el transporte desde la parte sur a la parte norte de la metrópolis.
- facilitar el atraveso norte-sur del transporte de carga y de larga distancia.

Estimativamente se asignó un 40%, 35%, 20% y 5% respectivamente, a cada una de estas funciones.

Perfil de la Avenida Norte-Sur

La Avenida Norte-Sur consultó un perfil transversal comprendiendo en su costado calzadas a nivel del terreno para el servicio local.

Contempló además en su centro, y a distinto nivel, dos calzadas de tres pistas cada una, de alta velocidad, complementadas con la ubicación de una doble vía de un sistema de tránsito rápido.

Impulso a la remodelación urbana en los contornos de la Avenida Norte-Sur

El objetivo complementario de la Avenida Norte-Sur, consistió en valorizar y hacer más atractivas las áreas que atraviesa, impulsando además la remodelación urbana en sus contornos.

El trazado de la Avenida Norte-Sur se estudió en el punto más blando del centro de Santiago, a corta distancia de los puntos de mayor interés para los habitantes.

Necesidad de separar los subsistemas del conjunto urbano^[4]

Señaló el arquitecto Juan Parrochia Beguin en 1965, desde la Dirección de Planeamiento y Urbanismo del MOPT (DPU-MOP, 1965):

“La Avenida Norte-Sur, como lo es la Alameda B. O'Higgins y también el río Mapocho y sus costaneras norte y sur, son vías de primera categoría: Nacional, Regional, Intercomunal y Metropolitana de la ciudad de Santiago, y corresponden a “imanes” de primera magnitud de la metrópoli como un todo, y, a la vez, representan “barreras” para las unidades urbanas de los Sistemas y Subsistemas de Bloques y Sectores Metropolitanos, y sucesivamente, para los Barrios y las Unidades Vecinales. Todas estas vías, sean ellas a un nivel, o a desnivel, limitan los contactos entre Unidades Urbanas



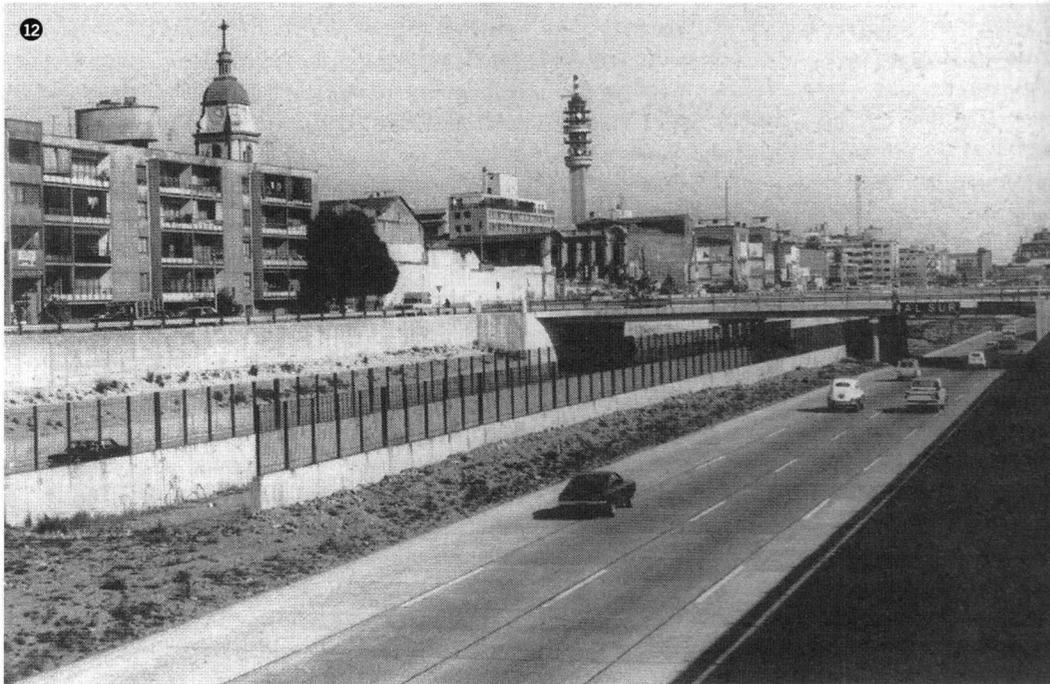
diversas. El dinamismo del Centro Metropolitano Principal es altamente invasor de las áreas vecinas y tiende a deteriorarlas y a degenerar los tejidos residenciales y comerciales menores.

Es pues, altamente positivo preservar las Áreas Residenciales Centrales de la invasión del Centro Metropolitano Principal que las transforma, inexorablemente, en sectores de degradación

11. Complejo Vial Avda. Norte-Sur en construcción, c. 1974, en proximidad a la Avda. del Libertador B. O'Higgins R., vista al norte. Fte.: Fotografía G.G.G., en Archivo M.O.P. Chile.
12. Complejo Vial Avda. Norte-Sur, c. 1973, vista al sur. Fte.: Fotografía AMED, en Archivo de J. Parrochia B.

social y vicio, comercio especializado ajeno a las áreas residenciales, zonas de estacionamiento, talleres de bajo nivel, zona de almacenamiento y de transporte. Esta separación que controla la invasión y que promueve el desarrollo, se gradúa en puentes y semáforos, según las necesidades de contacto entre los diversos barrios, y los preserva, además, del tránsito indiscriminado que destruye la ciudad al usar todas las calles de los barrios sin dejar ningún sistema local tranquilo para la residencia, como se puede apreciar claramente en los barrios existentes al sur de la Alameda. En las estructuras orgánicas vivas, como en las estructuras administrativas —como en todo orden de cosas—, para preservar las partes de un todo, deben existir las separaciones de los subsistemas que las componen. Los predios familiares no se contactan por sus cuatro costados con el entorno todo, ello se controla a través de accesos limitados. Los Departamentos de un Servicio, tienen un territorio determinado y sus estructuras no se confunden con las restantes. Los órganos de un cuerpo vivo se mantienen controlados en sus contactos con vasos sanguíneos y no se invaden unos a otros indiscriminadamente. Cuando ello sucede, se denomina cáncer. Los recintos de una vivienda se comunican a través de puertas, paramentos, y corredores, con los cuales se controlan las funciones que debe cumplir cada uno. La Metrópoli que crece como mancha de aceite, y cuyo centro se expande sin límite ni medida, es el ejemplo más deteriorante del crecimiento urbano que pueda existir, y en él, sólo encontraremos males y problemas, y todos los vicios que puedan nacer del descontrol social y económico”.

Así fue como, los proyectos específicos derivados del Plan Intercomunal desde 1960, y del Plan de Transporte 1969 coordinado con el anterior, comenzaron a desarrollarse. En esos años destacó el Ministro Ernesto Pinto (MOPT), que impulsó con el Departamento de Planes Reguladores —en esa época dependiente de la Dirección de Arquitectura— el proyecto de la Avenida Norte-Sur. Desde 1966 se dio inicio a la construcción del complejo Norte-Sur, y también a la primera autopista regional, Santiago-Puerto de San Antonio, Ruta 78.



Al momento de inaugurarse el Complejo Vial Norte-Sur (1975), habían transcurrido casi 60 años desde el enunciado del urbanista austríaco Karl Brunner (Brunner, 1934) sobre la necesidad de un gran eje Norte-Sur para la capital, el que, según su parecer, haría de Santiago “una ciudad *non plus ultra*”.

Bibliografía

- BARNES, Henry. 1958. “Cómo desatar los nudos del tránsito”. En: UNIVERSIDAD DE CHILE, 1958, Departamento de Extensión Cultural, *BOLETÍN INFORMATIVO N° 34, 2ª y 3ª etapa del Seminario del Gran Santiago, Universidad de Chile*, Santiago, Chile, octubre 1958, pp. 261-268.
- BINGHAM, S.H., (N. York), 1955. “Un Plan de Tránsito de largo plazo para la ciudad de Santiago de Chile”. En: UNIVERSIDAD DE CHILE, 1958, Departamento de Extensión Cultural, *BOLETÍN INFORMATIVO N° 34, 2ª y 3ª etapa del Seminario del Gran Santiago, Universidad de Chile*, Santiago, Chile, octubre 1958, pp. 242-260.
- BINGHAM, S.H. (s/f). “Programa de acción inmediata para la operación de superficie”. En: UNIVERSIDAD DE CHILE, 1958, Departamento de Extensión Cultural, *BOLETÍN INFORMATIVO N° 34, 2ª y 3ª etapa del Seminario del Gran Santiago, Universidad de Chile*, Santiago, Chile, octubre 1958, pp. 237-241.
- BRUNNER, Karl H. 1932. *Santiago de Chile, su estado actual y futura formación*, Santiago de Chile. Ed. Karl H. Brunner, 1932, Imprenta La Tracción, 145 págs. ilus.
- BRUNNER, Karl, 1934. (Entrevistado). “Enormes progresos urbanos ha hecho Santiago en los cuatro últimos años, nos dice el Doctor Karl H. Brunner”. En: DIARIO ILUSTRADO, publicada el 29 de agosto de 1934.
- CHILE - MOP, *Informe de gestión ambiental, territorial y participativa 1994-2004, Serie “MIRA CÓMO PROGRESA CHILE”*, 181 págs.
- CHILE-MOPT, Dirección de Planeamiento y Urbanismo. Álbum fotográfico de la exposición sobre la Red Vial Metropolitana, 1965. En Colección “Juan Parrochia Beguin”, Archivo Nacional de Chile, 2014.
- GUILLEN BUSTAMANTE, Leopoldo, Ing. 1952. *El metropolitano de Santiago y la movilización colectiva*. Ed. Dirección General de Obras Públicas, Departamento de Ferrocarriles, Santiago, octubre de 1952, pp. 12-13.
- HONOLD D., Juan, Arquitecto de la Dirección de Planeamiento del M.O.P. 1858. “Visión general de los problemas del Gran Santiago”. En: UNIVERSIDAD DE CHILE, 1958, Departamento de Extensión Cultural, *BOLETÍN INFORMATIVO N° 34, 2ª y 3ª etapa del Seminario del Gran Santiago, Universidad de Chile*, Santiago, Chile, octubre 1958.
- MARTINEZ CAMPS, Jorge, c. 1952-53, *La reorganización del Ministerio de Obras Públicas y la Planificación Territorial*. En: Archivo del D. Urbanismo de la FAU., U. Chile. [Informe del Arqto. J.M.C., ayudante de investigación en el Instituto de Vivienda y Planeación (I.V.U.P.) de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Chile, 2 págs.].
- MARTNER, Carlos, 1959 (dibujo de). En: ARQUITECTURA, Dirección de Arquitectura MOP, Santiago de Chile, primer semestre de 1959, Sección Noticias.
- MARTNER, Carlos, 1962 (dibujo de). “Plan Intercomunal de Santiago”. En: REVISTA DE LA CONSTRUCCIÓN N° 6, noviembre de 1962, pp. 34-37.
- MUNFORD, Lewis. (1958). “La carretera y la ciudad”. En: MUNFORD, Lewis, 1963. *La carretera y la ciudad*. Buenos Aires - Barcelona, Emecé Editores, pp. 305-320, p. 305.
- 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, 1980, 237 págs. ilustradas.
- SILVA ARANCIBIA, Jaime (Sub-Director de Vialidad Urbana Complementaria, Dirección General de Metro, Vialidad Urbana y Transporte Urbano), c.1974. (Entrevista concedida) “Vialidad Urbana”. En: AUCA N° 27, c. 1974., pp. 32-33.

Notas

- [1] El “Departamento de Planificación Territorial y Urbanismo” de la D.G.O.P. se creó en 1942 por L. Muñoz Maluschka, (Ministerio del Interior, DFL N° 4.827 de 09-09-1942, reglamentario de la Ley N° 7.200 que reorganizó en ese año la administración pública). Funcionó entre septiembre de 1942 y septiembre de 1946. Se derogó porque, además de las funciones técnicas de coordinación de los planeamientos de obras de fomento de los diferentes Ministerios a través de su ordenación espacial, se agregaron otras de índole político-administrativas que le dieron el carácter de una Contraloría de la D.G.O.P., con facultad para aprobar los presupuestos y planes de obras, anulándola, prácticamente, en su primordial función privativa (Martínez, c. 1952-1953).
- [2] El Ing. Bingham estimó que los estudios generales para un subterráneo en Santiago del Ing. L. Guillén y colaboradores, “concordaban ampliamente con las mejores prácticas desarrolladas en las ciudades norteamericanas y europeas”. Sin embargo, constatamos que dicho estudio no había sido concebido en el marco de un proyecto de Planificación Urbana para Santiago, ni de un Plan de Transporte integral.
- [3] El Complejo Vial Norte-Sur y la autopista al puerto de San Antonio son las primeras autopistas construidas en Chile. Fueron autores del proyecto Complejo Vial Norte-Sur: Claudio Barros T., Irene Boisier P., César Fuenzalida M., Juan Honold D., Juan Parrochia B., Iris Valenzuela A. Además de los coautores citados, (1958-1965), participó en su fase de construcción Jaime Silva A., como Sub-Director de Vialidad Urbana, desde 1973.
- [4] Extracto de escrito de la Dirección de Planeamiento y Urbanismo del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, con motivo de la exposición sobre la Red Vial Metropolitana, realizada en 1965. (Fte.: Archivo de Juan Parrochia Beguin).