

**RECONSTRUCCION**

**DEL**

**ALMENDRAL**

UNIVERSIDAD DE VALPARAISO  
FACULTAD DE ARQUITECTURA



12/1/87.-

S  
204.  
423P  
1987

TEMA DE ARQUITECTURA:

"EL PROCESO PARA LA RECONSTRUCCION DEL  
ALMENDRAL EN 1906; CON LAS NUEVAS PRO  
POSICIONES DE PLANTA URBANA Y LOS PRO  
YECTOS PARA UN PUERTO INTERIOR".

PROFESOR : JULIO ROJAS M.

ALUMNO : JOSE P. YAÑEZ P.

DESEO AGRADECER, POR SU COMPRESION  
Y PACIENCIA AL PROFESOR GUIA SR.  
JULIO ROJAS.

... Y POR EL APOYO, A MI FAMILIA.

I N D I C E

PAGS.

CAPITULO.- MARCO TEORICO

- ..... - LA EVOLUCION URBANA DEL S. XIX.....
- . EL MARCO CONTEXTUAL DE LA REVOLUCION INDUSTRIAL 6
- . LA FORMACION DE UNA PERIFERIA CONSTRUIDA..... 6
- . EL CONTEXTO URBANO PARA LA 2a. MITAD DEL S. XIX ..... 7
- . LOS PROGRAMAS DE REFORMA Y TRANSFORMACION URBANA 7
- . ALGUNOS EJEMPLOS ..... 7
- MODELOS TEORICOS EN EL S. XIX..... 8
- . LA COMUNIDAD HARMONY DE ROBERT OWEN..... 8
- FUNDAMENTO ..... 8
- CARACTERISTICAS..... 9
- . EL FALANSTERIO DE CHARLES FOURIER..... 10
- FUNDAMENTO ..... 10
- CARACTERISTICAS..... 10
- . LAS CIUDADES JARDIN DE EBENEZER HOWARD..... 11
- FUNDAMENTO ..... 11
- CARACTERISTICAS..... 11
- LA CIUDAD LINEAL DE SORIA Y MATA ..... 11
- FUNDAMENTO..... 11
- CARACTERISTICAS ..... 11
- LA TRANSFORAMCION DE SANTIAGO EN EL CONTECTO URBA-  
NO DE OCHOCIENTOS BAJO LA VISION DE VICUÑA MACKENNA  
ANTECEDENTES..... 19
- VIRTUD ..... 19
- PARIS COMO CENTRO DE ATRACCION Y MODELO EJEMPLAR.. 19
- IDEAS VISIONARIAS DE 1856: 20
- . CREACION DE UNA AVENIDA DE CIRCUNVALACION..... 20

- . ENSANCHE DE CALLES ..... 21
- . FORMACION DE PLAZAS PUBLICAS..... 21
- . FORMACION DE PLAZAS DE TRANSBORDO..... 21
- . TRANSFORMACION DEL CO STA. LUCIA..... 21
- . CANALIZACION DEL MAPOCHO ..... 22

CAPITULO. EL PROCESO PARA LA RECONSTRUCCION DEL ALMENDRAL A RAIZ DEL TERREMOTO E INCENDIO DEL 16 DE AGOSTO DE 1906

- LOS OBJETIVOS MOTRICES :
  - EL PROYECTO DE LEY QUE ORGANIZABA LAS ASPIRACIONES..... 29
  - LA COMISION GENERAL DE VECINOS ..... 33
  - LAS SUBCOMISIONES..... 35
  - PLANO SALAS EDWARDS Y BROCKMAN, CON EL ESTADO DE LA CIUDAD POR LA CATASTROFE..... 36
  - POLARIZACION DE LOS OBJETIVOS..... 37
  - LA PRIMERA IDEA DE UN PUERTO INTERIOR EN EL ALMENDRAL..... 37
  - APOYO OFICIAL..... 39

CAPITULO... LOS PROYECTOS PARA LA FORMACION DE UN PUERTO INTERIOR EN LOS SECTORES DEL ALMENDRAL DESTRUIDOS.

- PROYECTO PARA LA FORMACION DE UN PUERTO INTERIOR EN EL ALMENDRAL..... 40
  - . LA DARSENA INTERIOR..... 40
  - . PLANO CON EL DISEÑO Y UBICACION..... 41
  - . OBRAS COMPLEMENTARIAS..... 43
  - . LAS VENTAJAS RESPECTO AL PROYECTO KRAUSS ..... 43
  - . CUADRO COMPARATIVO..... 44

- PROYECTOS PARA UN PUERTO INTERIOR EN EL AREA DEL BARON  
 LOS ANTEPROYECTOS DE LA SUB COMISION BROEKMAN Y VAN  
 HOOFF..... 45
  - . ANTE PROYECTO N° 1 ..... 46
  - . ANTE PROYECTO N° 2 ..... 49
  - . ANTE PROYECTO N° 3..... 51
  - . CUADRO COMPARATIVO ..... 53

- CAPITULO... LA REALIDAD IMPERANTE 54
  - . LA DECISION DE RECONSTRUIR EL ALMENDRAL..... 55

CAPITULO... LOS PROYECTOS DE REFORMA Y TRANSFORMACION URBANA  
 DEL ALMENDRAL

- PLANO GARNHAM - LYON..... 56
  - . UN NUEVO TRAZADO..... 56
  - . OBJETIVOS DEL ENSANCHE..... 58
  - . SUPERFICIE EXPROPIABLE..... 58
  - . EL REGLAMENTO PARA LAS EXPROPIACIONES E INDEMNIZACIONES 60
  - . EL RECHAZO DEL PROYECTO ..... 62
  - . EL FUNDAMENTO ..... 62
  - . LA ALTERNATIVA PROPUESTA..... 62
  - . LA LEY DE TRANSFORMACION DE LA CIUDAD DE VALPSO, DE  
 1876..... 63

PLANO ARRIAGADA

- OBJETIVOS..... 64
- DESCRIPCION..... 66
  - . PLAZAS Y PASEOS ..... 66
  - . CALLES LONGITUDINALES..... 66
  - . CALLES TRANSVERSALES..... 68

- . NIVEL DEFINITIVO DE LAS TRANSVERSALES..... 69
- . EXPROPIACIONES..... 69
- . PAVIMENTACION Y RELLENO..... 70
- . RECONSTRUCCION DE CAUCES..... 70
- . PRESUPUESTOS..... 70
- . CUADRO RESUMEN..... 72
- EL RECHAZO DEL PROYECTO ..... 74

FORMULA DEL ACUERDO

- LA LEY QUE DICTO LAS MEDIDAS PARA REPARAR LOS DAÑOS CAUSADOS A LA CIUDAD DE VALPSO, POR EL TERREMOTO DE AGOSTO DE 1906..... 75
- EL MERITO DEL ACUERDO..... 77
- LA JUNTA DE RECONSTRUCCION..... 77
- PERSONALIDADES..... 77

EL CRITERIO PARA LA RECONSTRUCCION DEL ALMENDRAL

- EL FIN PRINCIPAL..... 78
- BASES DE ACCION:
  - . RECTIFICACION DE CALLES ..... 78
  - . ENSANCHE DE CALLES ..... 79
  - . APERTURA DE NUEVAS CALLES Y VIAS..... 79
  - . APERTURA DE NUEVAS PLAZAS..... 80
  - . SUPRESION DE CALLES ..... 81
  - . NIVELACION..... 81
  - . SANEAMIENTO ..... 81

CAPITULO..... EL PROYECTO BERTRAN - PLANO DEFINITIVO Y ORIGEN	
DE LA PLANTA ACTUAL DE VALPARAISO	82
- BERTRAND COMO URBANISTA PORTEÑO.....	83
- LA TRANSFORMACION DEL CERRO EL MOLINO.....	83
. EL DISEÑO PROPUESTO .....	83
. CUALIDADES .....	83
- DESCRIPCION DEL PLANO BERTAND.....	85
. PLAZAS Y JARDINES .....	85
. CALLES LONGITUDINALES .....	86
. CALLES TRANSVERSALES .....	86
. CALLES DIAGONALES.....	87
. ACERAS Y CALZADAS .....	87
. PAVIMENTACION .....	87
. CAUCES .....	88
. LINEAS DE TRANVIAS .....	88
. PROPOSITOS DE LA AVDA, DE CIRCUNVALACION.....	89
BIBLIOGRAFIA GENERAL .....	93

\*\*\*\*\*

CAP. 1

## EL MARCO CONTEXTUAL URBANO - LA REVOLUCION INDUSTRIAL

A partir del S. XVIII, la revolución industrial cambia el curso del acontecer urbano de Inglaterra y posteriormente en el resto de las ciudades importantes del mundo al modificar vertiginosamente el equilibrio entre ciudad y territorio; entre hombre y paisaje urbano.

La ciudad antigua o núcleo primitivo con sus calles tortuosas y angostas y su carencia de espacio se hace incompatible para contener y desarrollar las nuevas posibilidades que impone el creciente progreso técnico acompañado de un desmesurado aumento de población.

### LA FORMACION DE UNA PERIFERIA CONSTRUIDA - GENESIS Y CONSOLIDACION DE LA CIUDAD INDUSTRIAL TIPICA DEL S. XIX.

Como consecuencia se rompe el muro medieval que las contenía o se sobrepasan las barreras físicas naturales que la limitaban dando lugar a la formación de un entorno construido o periferia urbana caracterizada por una apropiación descontrolada en el uso y destino del suelo que generaran toda una secuela de epidemias y caos urbano típico en las ciudades industriales al finalizar la primera mitad del S. XIX.

Para remediar esta situación se iniciarán vastos programas de reforma que tienen el objeto sanear y ordenar la estructura existente, esta nueva conciencia urbana transformará a la ciudad de fines del S. XIX en el símbolo de la bella época; la ciudad del romanticismo.

"donde se amalgaman en una imagen de vapor crinolinas ópera italiana, fotografía, jacarandá y liberalismo, todo con un lujo aparente y oriental, adocinado e indeciso en su proyección de estilos del pasado".

#### EL CONTEXTO URBANO PARA LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX

Como nuevo símbolo de la vida y del progreso la ciudad propone un escenario denso y multifacético, ordenado y sano, pero contenido, la naturaleza no debe imponerse más bien proponerse controladamente, es la idea de las grandes plazas, de los ostentosos parques, de las anchas avenidas y paseos arbolados, el campo es la no ciudad y el camino de cintura su límite rígido de transferencia.

#### LOS PROGRAMAS DE REFORMA Y TRANSFORMACION URBANA COMO MODELOS CONTEXTUALES.

Estos programas buscan el ideal de lo antes expresado son los correctores del desorden y caos en lo vivencial, funcional y estructural que origino el desarrollo explosivo y descontrolado de la ciudad industrial y comercial.

#### EJEMPLOS:

- a) El proceso de transformación de la ciudad de Valparaíso en 1906, tema y objetivo central de este Seminario.
- b) Las realizaciones e ideas visionarias de Vicuña Mackenna para la transformación de Santiago en 1872.

- c) El proyecto de reforma y ensanche de la ciudad de Barcelona propuesto por IDELFONSO CERDA en 1859.
- d) La Transformación de París que se constituirá en el modelo universal realizada entre los años 1853-1870 por Eugenio Haussmann.

MODELOS TEORICOS EN EL SIGLO XIX

Tienen como característica principal el proponer una síntesis entre ciudad y campo, el hombre se ve agredido por la máquina y la naturaleza es el refugio.

Son en consecuencia, el teórico adversario de la ciudad industrial y comercial que se constituye en sí misma como el símbolo de la nueva época.

LA COMUNIDAD HARMONY PARA INDIANA

AUTOR : Robert Owen (1771 - 1858)

AÑO DE PRESENTAC.: 1825.

OBSERVACIONES : No fue concretado.

FUNDAMENTO TEORICO

La sociedad tradicional genera un dualismo entre ciudad y campo, la nueva sociedad debe producir unas instalaciones nuevas, de medidas calculadas y de tamaño intermedio entre una ciudad y una fábrica: suficientemente pequeñas para poder organizarse de forma unitaria, pero lo suficientemente grandes para poseer una vida económica y cultural completa y autosuficiente.

CARACTERISTICAS

- a) Propone la organización de un grupo aproximado de 1.200 personas, en un terreno agrícola de 500 hectáreas.
- b) Las casas formarían un cuadro; tres lados serían destinados a viviendas unifamiliares para matrimonios e hijos menores de tres años; el cuarto lado a los dormitorios de los niños, a enfermería y hotel.
- c) En el espacio central se ubicarían los edificios públicos: la cocina con restaurante común, escuela biblioteca, lugar de reunión para adultos, espacios verdes para recreos y campos de deportes.
- d) A lo largo del perímetro exterior, los jardines de las casas y un anillo de calles; más allá los establecimientos industriales, los almacenes la lavandería, la cervecería, el motivo, el matadero, los establos y los productos rurales.
- e) No existirían ni tribunales ni prisiones porque la nueva sociedad no las necesitaría.

EL FALANSTERIO

Autor : Charles Fourier (1772 - 1837)

Año Presentación :

OBSERVACIONES

FUNDAMENTO TEORICO:

Se basa en una clasificación de las "pasiones" que producen las relaciones humanas y propone un grupo suficiente que active todas estas relaciones formado por 1620 personas de diversa posición social, grupo que domino FALANGE, estos se radicarían en un terreno de 250 hectáreas y habitar en un gran edificio unitario, el FALANSTERIO.

CARACTERISTICAS DEL FALANSTERIO.

- a) Es un edificio monumental con forma de (omega)
- b) Posee un patio central y varios menores.
- c) La planta está atravesada por pasadizos por los que penetran los coches.
- d) La primera planta contiene las galerías cubiertas que comunican todos los demás locales sustituyendo las calles.
- e) La segunda y tercera planta aloja los adultos.
- f) El entresuelo ubica a los niños.
- g) La buhardilla alberga a los visitantes.

LAS CIUDADES - JARDIN

AUTOR : EBENEZER HOWARD (1850 - 1928)

AÑO PRESENTACION : 1898

FUNDAMENTO TEORICO:

Síntesis entre ciudad y naturaleza como paleativo del hombre agredido por la máquina.

CARACTERISTICAS:

- a) Serían pequeñas ciudades de 30.000 habitantes como máximo.
- b) Estarían rodeadas por terrenos agrícolas.
- c) Cada ciudad se enlazaría con las demás mediante vías de comunicación rápida.

LA CIUDAD LINEAL

AUTOR : SORIA Y MATA (1844 - 1920)

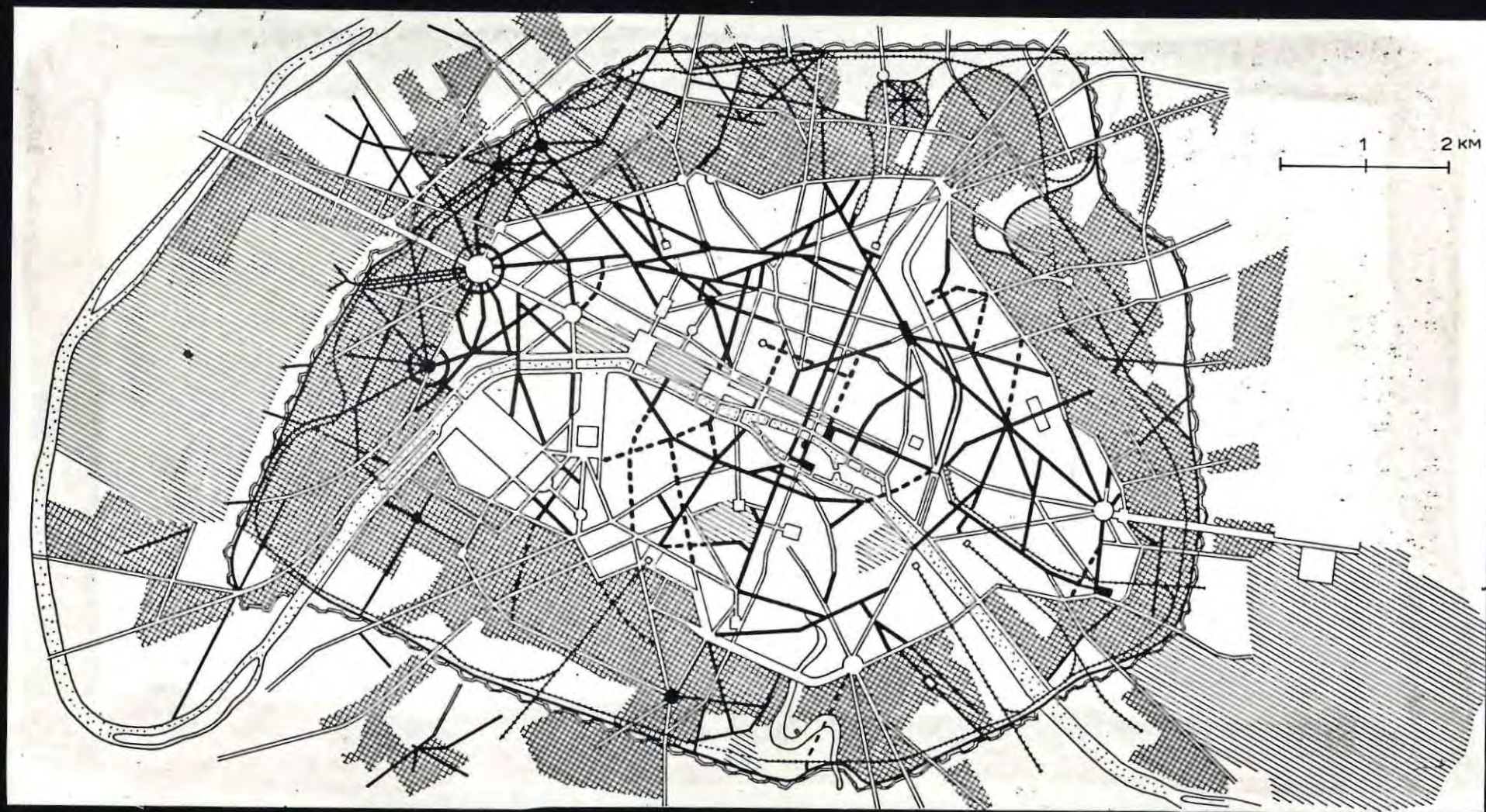
AÑO PRESENTACION : 1882

FUNDAMENTO TEORICO:

Propone la ciudad en función de la máquina y de la circulación, buscando la máxima relación e integración con el campo sin comprometer la identidad de cada una.







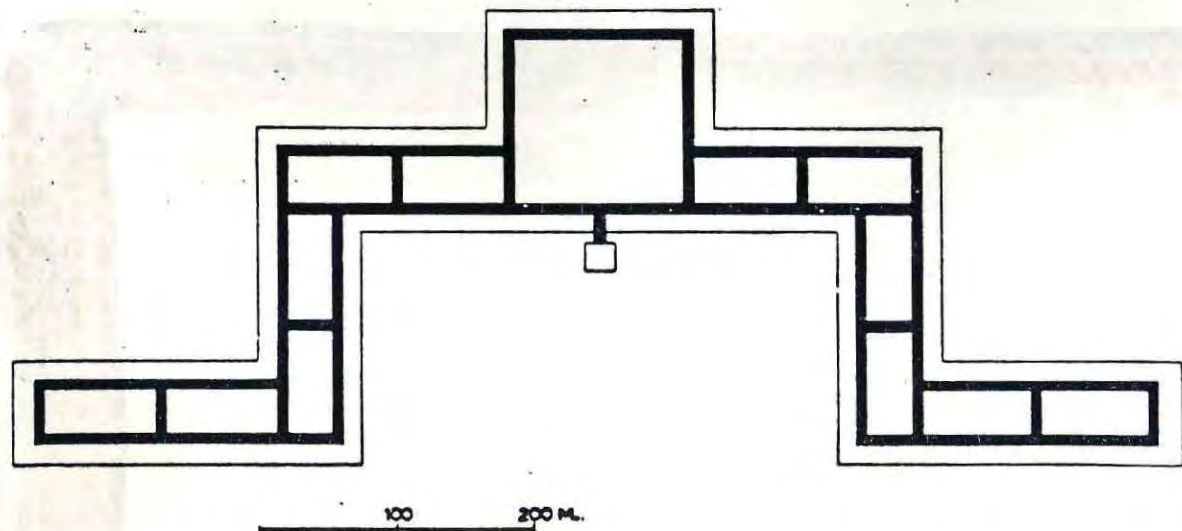


Fig. 32. Planta esquemática del Falansterio de Fourier, obtenida de la descripción de 1841; en negro las calles interiores sobrelevadas.

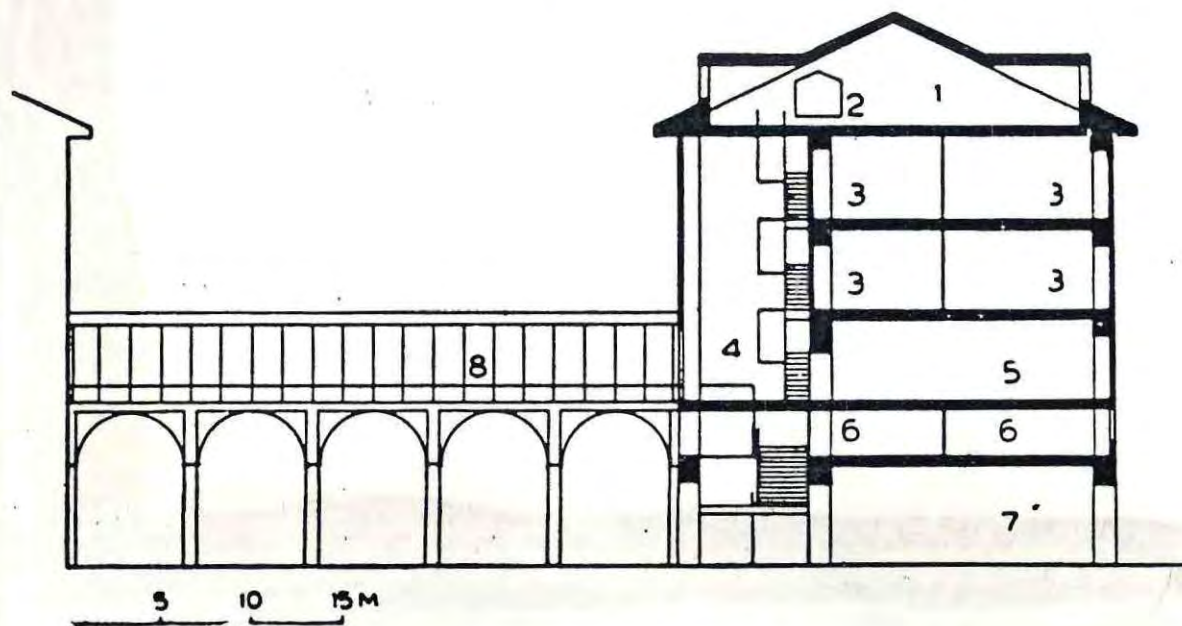
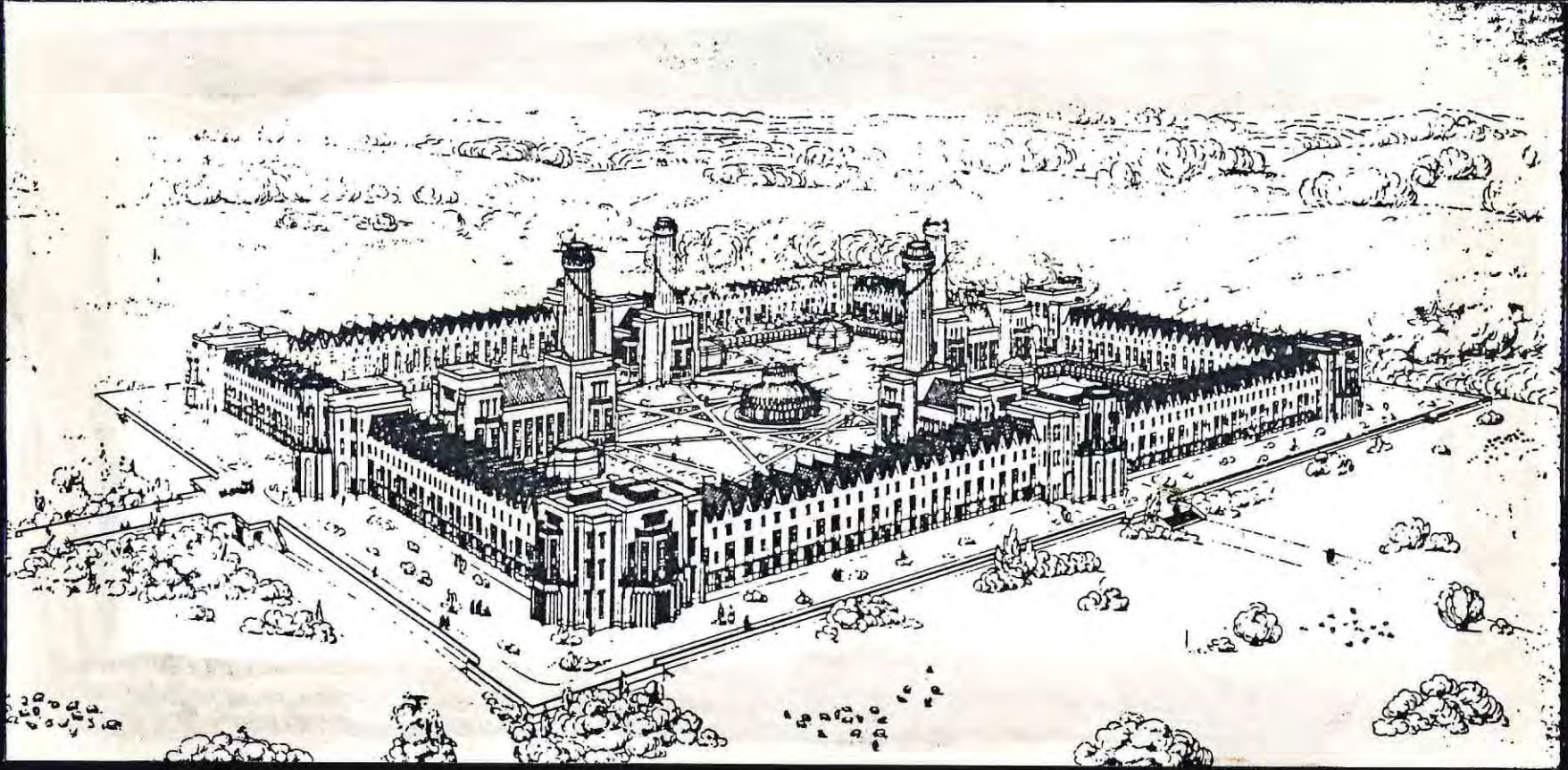
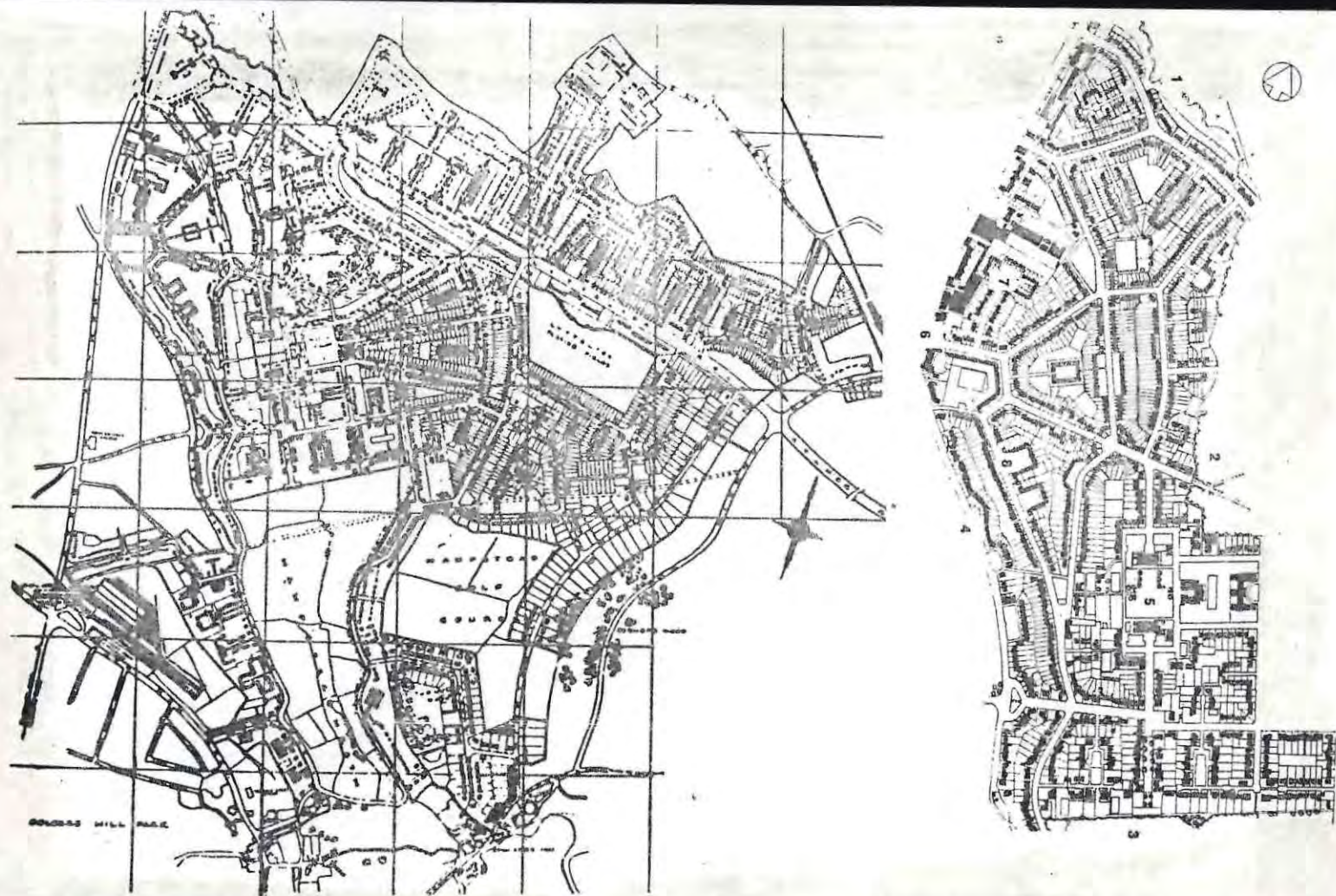


Fig. 33. Sección esquemática del Falansterio de Fourier.

1. buhardillas con las habitaciones para invitados
2. depósitos de agua
3. apartamentos privados
4. calle sobrelevada
5. salas de reunión
6. entresuelo con las viviendas de los niños
7. planta baja con los pasajes de vehículos
8. galería cubierta





Figs. 152 y 153. El suburbio-jardín de Hampstead: plano general y detalle del barrio.



LA TRANSFORMACION DE SANTIAGO EN EL CONTEXTO URBANO DEL OCHO-  
CIENTOS BAJO LA VISION DE VICUÑA MACKENNA

Vicuña Mackenna ocupó el cargo del Intendente de la provincia de Santiago entre 1872 y 1875 realizando un vasto programa de reforma urbana que denominó "TRANSFORMACION DE SANTIAGO" comprometiendo a la comunidad, al estado y a la opinión pública en una participación activa y crítica de sus ideales.

ANTECEDENTES: Las transformaciones realizadas en Santiago en el decenio de 1870 es posible encontrarlas en las ciudades del viejo y nuevo mundo, imágenes grabadas de su primer viaje por Europa y América entre 1850 - 1853 y de su último viaje realizado entre 1870 - 1872. Puede afirmarse que Mackenna captó en plenitud la génesis y consolidación de la ciudad arquetipo del ochocientos.

VIRTUD: Vicuña Mackenna toma los modelos de París, Londres, Buenos Aires en una visión de conjunto que los procesa y los desarrolla en realizaciones chilenas.

PARIS COMO CENTRO DE ATRACCION Y MODELO EJEMPLAR:

Su estadía en París en 1853 coincide con el nombramiento como prefecto de dicha ciudad al

Barón Jorge Eugenio Haussmann, ejecutor del vasto programa de reforma que convirtió a París en la ciudad bella del s. XIX. Programa que pudo ver ya consolidado en su nueva estadía por Europa entre los años 1870 - 1872.

PROPOSICIONES PARA TRANSFORMAR SANTIAGO IDEAS VISIONARIA DE  
1856

Estas ideas son lanzadas en la publicación EL FERROCARRIL de 1856, es decir, 16 años antes de asumir la dirección Municipal de Santiago. A continuación se rescatan las principales y más visionarias.

1. CREACION DE UNA AVENIDA DE CIRCUNVALACION

Siguiendo los modelos de boulevares que levantaría Haussmann en París, propone el Boulevar Chileno utilizando la Alameda de Las Delicias al sur, la nueva Alameda de Matucana al Poniente, el borde del río Mapocho al norte, y al oriente en una línea que debía ir más allá del faldeo oriental del Santa Lucía y que en el futuro llegaría a constituir la avenida Vicuña Mackenna.

- OBJETIVOS TRASCENDENTALES

- a) Se establecería un cordón sanitario para la población.
- b) Constituiría el límite apropiado para el establecimiento de fábricas e industrias que pudieran produ-

cir emanaciones tóxicas para la salud.

- c) Permitiría la conexión y comunicación rápida entre los barrios periféricos.

2. ENSANCHE DE CALLES.

Dar mayor anchura a las calles nuevas, adoptando para todas las de la población el sistema de forma convexa, con acequias de aguas lluvias a los costados en vez de la calle hundida con acequia central.

3. FORMACION DE PLAZAS PUBLICAS.

En todos los barrios de la ciudad, especialmente en aquellos que albergaban las familias más modestas. Propuso tres; en el llano Subercaseaux, en el sector de Yungay y al otro lado del río Mapocho sector conocido como la Chimba.

4. CREACION DE PLAZAS DE TRANSBORDO EN LA PERIFERIA

Con el fin de controlar el tráfico de vehículos pesados que entorpecían al tránsito y destruían las calles; sistema similar al adoptado en Buenos Aires por Ruvadavia.

5. TRANSFORMACION DEL CERRO SANTA LUCIA.

En un paseo con anchas avenidas para carruajes, jardines aéreos, rústicos albergues, bosques artificiales, lagos en miniatura y selváticas cascadas.

## 6. CANALIZACION DEL MAPOCHO

Lo imagino con su cauce pretilado, construido a ambos lados con casas de recreo jardines y alamedas, y un sistema de compuertas en El CALICANTO que formará cada verano un lago espacioso y refrescante con baños flotantes tal como los había visto en el SENA, EL TIBER, EL ELBA Y EL DANUBIO, ambas riveras se conectarían con numerosos puentes frente a las calles atravesadas que convertirían a la Chimba (sector vega actual) en un barrio lleno de atractivos.

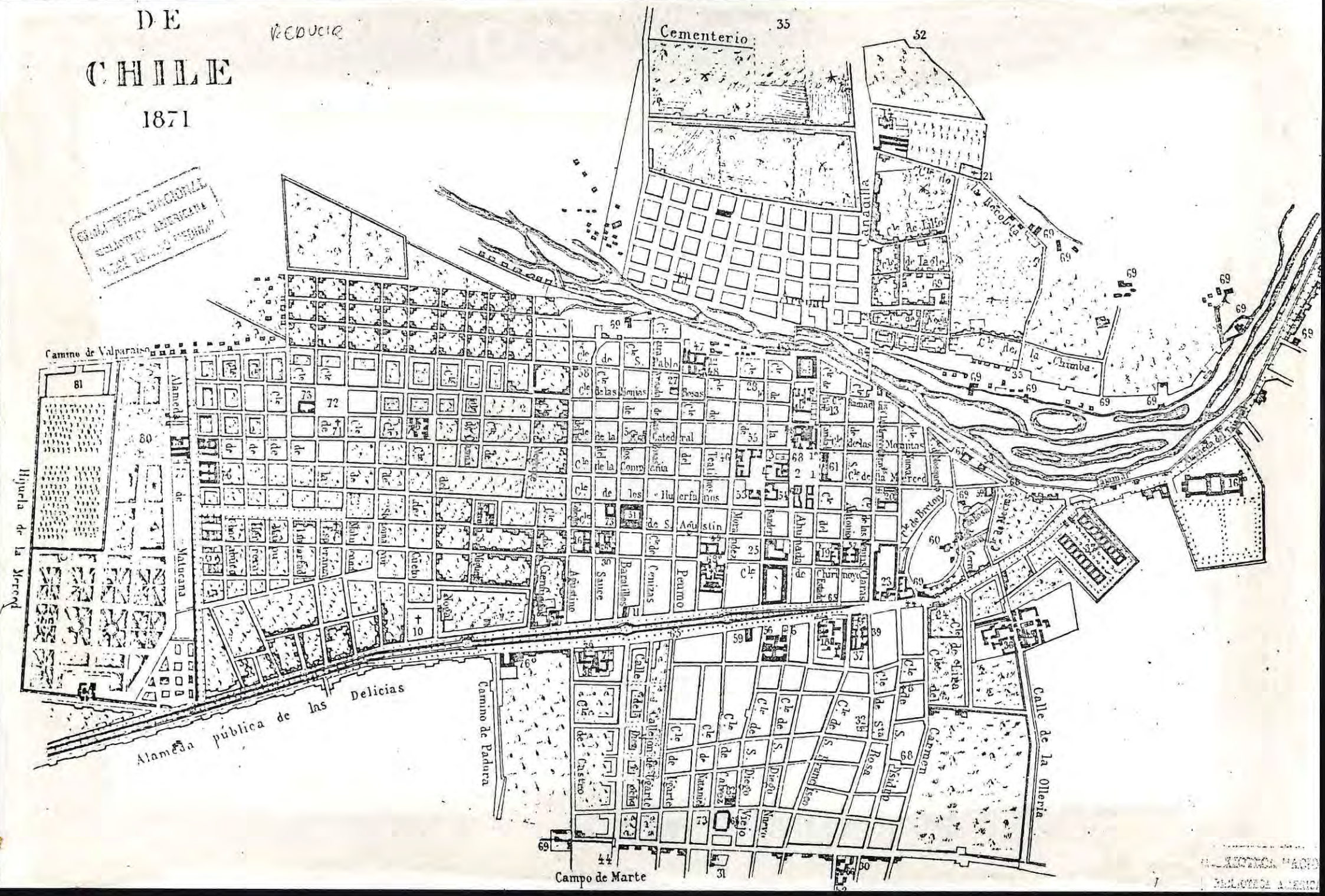
### OBJETIVOS TRASCENDENTALES DE LA CANALIZACION Y CONSOLIDACION DEL RIO MAPOCHO

- a) Incorporaba a la ciudad los relegados barrios del ultra Mapocho.
- b) Prolongaba todas las calles sur de la ciudad mediante puentes de corta extensión y bajo costo.
- c) Creaba paralelo al Mapocho un paseo tan atractivo y espacioso como la Alameda.
- d) Daba lugar a la construcción de una estación de ferrocarril frente al mercado central dejando a los pasajeros a solo cuadras del centro de la ciudad.
- e) Con la consolidación del encauce del río Mapocho se obtenían nuevos terrenos para la ciudad y que dieron origen a la creación del Parque Forestal actual.

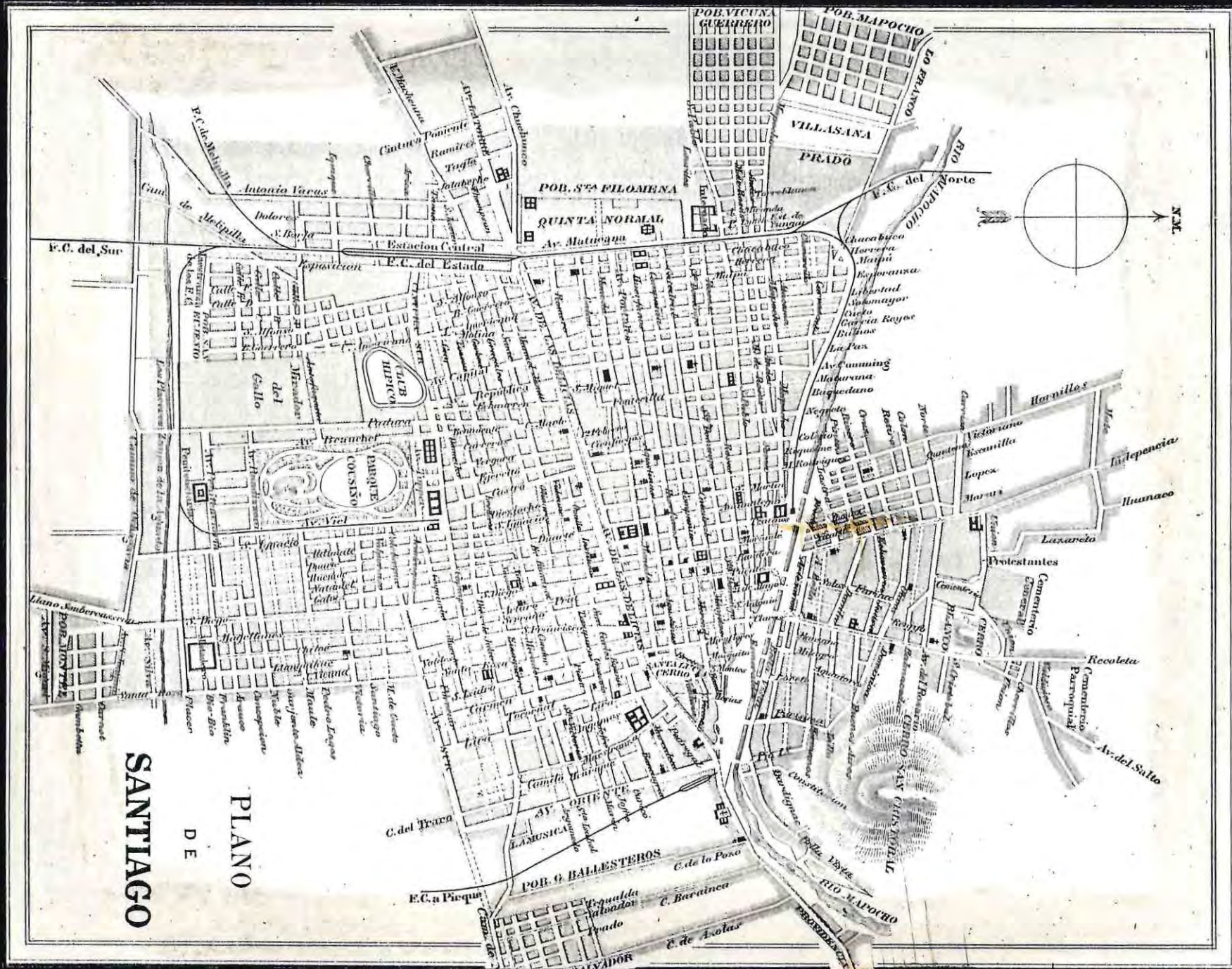
DE  
CHILE  
1871

REDUCIR

COMPTON'S PATENT  
AMERICAN  
MAPS TO THE "PEDIA"



COMPTON'S PATENT  
AMERICAN  
MAPS TO THE "PEDIA"



# LA NOCHE TRISTE DE VALPARAISO: 16 DE AGOSTO DE 1906

por MARIO VERGARA ZUÑIGA

En 1906 Valparaíso disfrutaba de una holgada opulencia. La calle Prat, era para Chile lo que Wall Street para los EE. UU.

Todo le sonreía a Valparaíso, cuando a las 8 P. M. del 16 de agosto de 1906 un violento terremoto vino a destruir casi totalmente aquella hermosa ciudad romántica, que se extendía desde la orilla del mar hasta las laderas de los primeros contrafuertes de la Cordillera de la Costa.

Los edificios, en su totalidad antiguos y poco resistentes —construidos de ladrillo, adobe o madera—, se desplomaron y cayeron al suelo aplastando a sus moradores, que a esa hora se encontraban reunidos comiendo. Las cañerías de agua y gas quedaron destruidas y las instalaciones eléctricas deshechas. Los escapes de gas y los cortocircuitos eléctricos produjeron numerosos incendios, y los bomberos se vieron en la imposibilidad de atacar el

fuego por falta de agua, pues las cañerías rotas hacían imposible captar el agua para las bombas.

En los primeros momentos se produjeron el caos, la desesperación y el espanto. La ciudad había quedado a oscuras, y nadie atinaba a hacer nada. En tales circunstancias, los ladrones se aprovecharon de que los hogares quedaban desiertos, y dieron comienzo a su obra de rapiña. Otros, impulsados por sus apetitos criminales, robaron las alhajas a los cadáveres y violaron mujeres. El capitán de navío, don Luis Gómez Carreño, que ocupaba el cargo de Gobernador Marítimo de Valparaíso, vivía en Viña del Mar, donde fué sorprendido por la catástrofe. Tan pronto como puso a salvo a su esposa y sus hijos, emprendió viaje al puerto, caminando por la línea del ferrocarril, bajo una lluvia implacable y un viento helado, pues no había medio alguno de comunicación.



Una calle porteña con los escombros de sus edificios destruidos, después de la trágica noche de agosto de 1906.

Cerca de la medianoche el capitán Gómez Carreño se presentó al Intendente de la Provincia, don Enrique Larrain Alcalde, para ponerse a las órdenes del Gobierno. El Intendente de la Provincia, que hasta ese momento no había conseguido cooperación alguna para organizar ningún servicio, designó inmediatamente a Gómez Carreño Jefe Militar de la Plaza. La primera disposición del nuevo Jefe Militar fué decretar el "Estado de Sitio"; luego dispuso que las tropas de la guarnición y fuerzas de desembarco de la Escuadra, que comandaba el Almirante don Basilio Rojas, to-

maran a su cargo el mantenimiento del orden en la ciudad.

A la 1 de la madrugada el Cuartel General de Gómez Carreño funcionaba en la Plaza Victoria, bajo una carpa de campaña. Desde ese punto se despachaban los emisarios para impartir órdenes y recoger informaciones. El Estado Mayor quedó integrado por oficiales de Marina y del Ejército, y quedó designado Ayudante del Comandante en Jefe el teniente 1.º don Luis Díaz Palacios.

Los doctores Manterola y Grossi, secundados por todos los médicos de Valparaíso, procedieron a instalar enfermerías de emergencia en los diversos barrios, a fin de atender a los heridos graves, pues los dos hospitales de Valparaíso, el San Juan de Dios y el de San Agustín, habían quedado destruidos por el terremoto.

El presbítero don Cristóbal Villalobos, cura párroco de la Parroquia del Espíritu Santo, reunió a su alrededor a unos cuantos sacerdotes y se movilizó inmediatamente para atender en sus necesidades espirituales a los agonizantes.

Los bomberos y la policía, ayudados por las cuadrillas de obreros de la Municipalidad, iniciaron la remoción de escombros, a fin de extraer los cadáveres y tratar de poner a salvo a los heridos.

El capitán de corbeta don Carlos Ward, al mando de una compañía de desembarco, inició la demolición de los edificios que por haber quedado muy quebrantados eran una amenaza para la vida de los transeúntes.

Tan pronto como se recibieron denuncias de robos o violaciones, Gómez Carreño ordenó la constitución de un Consejo de Guerra permanente, el que se instaló en la carpa del Cuartel General, donde los delincuentes eran juzgados en proceso verbal. Aquellos a quienes se les comprobaba la falta de que habían sido acusados, eran condenados a la última pena. Los reos condenados eran trasladados a la Avenida Brasil, donde un piquete de infantería, acompañado de un capellán, daba cumplimiento a las "sentencias de muerte" en forma rápida; luego los cadáveres eran atados a los árboles de la avenida, con un

cartel en el pecho que decía: "Por ladrón".

En la mañana del siguiente día había en la Avenida Brasil más de veinte cadáveres de fusilados, lo que fué un magnífico estímulo para la moral popular.

Gómez Carreño procedió con mano de hierro para evitar el robo y el abuso. A un acaudalado propietario que se dedicó a vender agua a \$ 1.— el balde, especulando así con la sed de sus semejantes, lo hizo azotar en la plaza pública, lo que le sirvió para moderar sus instintos de especulador.

Con rapidez asombrosa, y con la cooperación de marinos, militares, clérigos, bomberos, empleados públicos y hombres de buena voluntad, Gómez Carreño organizó las cocinas colectivas, donde todo el mundo, sin distinción de clases sociales, recibía sus alimentos. Los arquitectos y constructores cooperaron a levantar los primeros galpones de madera y planchas de zinc acanalado. Los Arsenales de Marina abrieron sus puertas y entregaron todas sus existencias de alimentos, medicinas, ropas, calzado y frazadas, lo que fué distribuido gratuita y equitativamente bajo el control del Jefe de la Plaza.

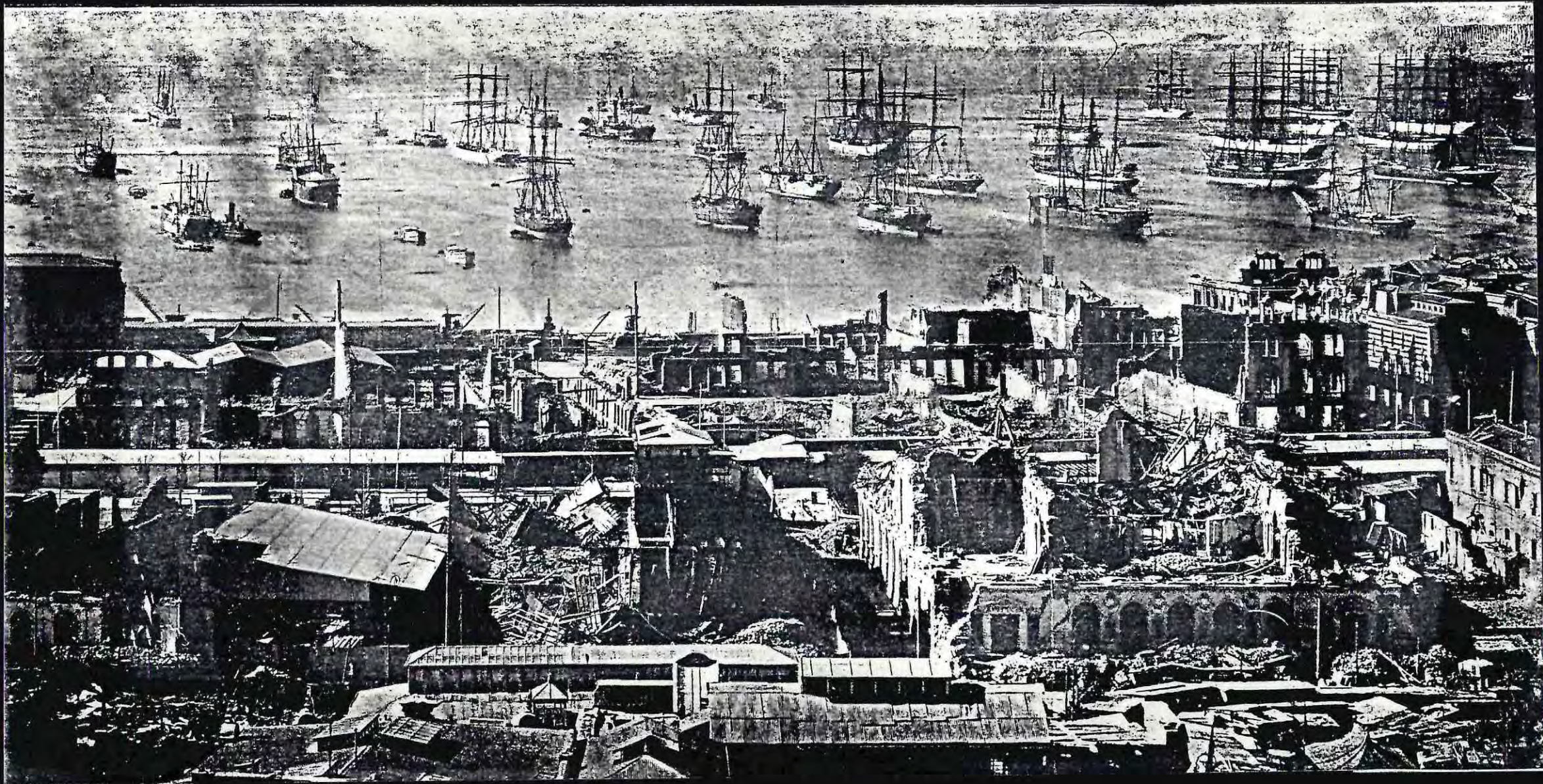
Gómez Carreño tuvo la virtud de infundir fe en sí mismo al pueblo

porteño. Cuarenta y ocho horas más tarde todo el mundo trabajaba activamente para hacer de aquellas ruinas una ciudad nueva, un pueblo próspero y fecundo. Se organizó una Comisión de Hombres Buenos, y muy pronto se inició la reconstrucción.

El balance del terremoto del 16 de agosto de 1906 dió como resultado 20,000 muertos y más de 100,000 heridos de gravedad, la destrucción total de un 80% de los edificios y la pérdida de más de 1,000 millones de pesos en edificios, mercaderías y efectos personales.

Pero todo pasó con felicidad. Don Pedro Montt, que un mes más tarde asumía la Presidencia de la República, prestó especial atención a la reconstrucción de Valparaíso, y la ciudad romántica de 1906, donde hicieron época los valeses de Lucero, las zarzuelas de Pepe Villa y los poemas de Rubén Darío, se convirtió muy pronto en un pueblo cosmopolita, luchador y moderno, con hermosos edificios sólidos y unos cuantos rascacielos, con un Casino y un Sporting Club en Vía del Mar, donde impera el ritmo de la conga y se difunde la poesía de los motores de la industria, donde hay dos importantes universidades, donde hay personalidad, donde cada hombre es un rey...





### LOS OBJETIVOS MOTRICES

Del Valparaíso destruido por la catastrofe del 16 de Agosto de 1906 debía surgir una ciudad moderna y un gran puerto comercial, al reedificar la parte más destruída de la ciudad, el ALMENDRAL, considerando como prioridades la salubridad de sus habitantes y el desarrollo del comercio.

Estos fueron los propósitos que desde un primer momento movilizaron a los ciudadanos de Valparaíso y al gobierno mismo, objetivos que se plasmaron en un primer PROYECTO DE LEY PARA EL RESURGIMIENTO DE VALPSO., el cual condensaba las aspiraciones del vecindario, del comercio y de los damnificados.

### EL PROYECTO DE LEY QUE ORGANIZABA LAS ASPIRACIONES

El proyecto de ley sería elaborado a fines de Agosto de 1906 por un grupo de personalidades porteñas con teniendo los siguientes artículos:

ART. 1º "El presidente de la República hará delinear de nuevo todos los terrenos de la ciudad de Valparaíso, comprendidos entre el mar, por el norte y el pie de los cerros por el sur; la Plaza Victoria, por el poniente y el cauce actual del estero de Las Delicias, por el oriente".

ART. 2º "Se trazará un nuevo plano para esa parte de la ciudad, en que se establezca la nivelación gene -

ral desde el cerro hasta el mar uniéndose con los trabajos definitivos que a la orilla de este deben ejecutarse según el proyecto del ingeniero Kraus; se consultan los desagües definitivos y la formación de avenidas directas, transversales y de circunvalación y de calles de suficiente anchura para las facilidades del tráfico y para la salubridad general".

- ART. 3º "Ninguna de las calles en la parte nueva de la ciudad podrá tener menos de 15 metros de ancho, sin incluir las aceras".
- ART. 4º "El nuevo plano comprenderá también el abovedamiento de todas las quebradas de la población entre Punta Angeles y la Punta del Barón y la formación en ellas de avenidas con desagües cerrados".
- ART. 5º Para realizar la rectificación y apertura de calles, así como la instalación de nuevos servicios y edificios públicos que comprende el nuevo plano de Valparaíso, se declaran de utilidad pública todos los terrenos necesarias dentro de los límites indicados en el artículo 1º y todas las quebradas que señala el artículo 3º en una extensión, estas últimas de 10 metros a cada lado de la línea de fondo de cada quebrada.
- ART. 6º Los terrenos expropiados se pagaran conforme a

las reglas vigentes para las expropiaciones por cau  
sa de utilidad pública.

ART. 7º Tan luego como se termine el nuevo plano, se veri  
ficará el pago de los terrenos que expropie el Es  
tado, se iniciará la formación de nuevas vías y  
edificios públicos, y se reservarán locales conve  
nientes para plazas, jardines y servicios fiscales  
y municipales.

ART. 8º A fin de estimular la pronta y conveniente edifi-  
cación de esta parte de la ciudad, el Estado pres  
tará a los particulares dueños de sitios dentro  
de los límites fijados en el artículo 1º, una su-  
ma equivalente al duplo del valor del sitio en que  
ha de ubicarse el edificio. Este valor se apre-  
ciará previamente por una tasación de ingenieros  
fiscales que contendrá el plano ordenado en el ar  
tículo 2º.

ART. 9º Será condición precisa para que pueda otorgarse el  
préstamo anterior que se inicie la construcción  
dentro del plazo de un año contado desde la apro-  
bación del indicado plano por el Presidente de la  
República.

ART. 10º Con igual objeto se liberan de derechos de inter-  
nación los materiales de construcción destinados  
a ser empleados en los edificios que se emprendan  
en la ciudad de Valparaíso, por el término de die  
ciocho meses a contar desde la fecha de premulga-  
ción de la presente Ley.

- ART. 11º Las sumas prestadas por el Estado a particulares, conforme al artículo 8º, serán reembolsados por estos al interés de 3% al año con amortización acumulativa de 1% anual, mientras tanto quedaron hipotecadas a beneficio del Fisco los mismos terrenos y sus edificios.
- ART. 12º Autorízase al Presidente de la República, para prescribir reglas sobre la edificación nueva en la parte plana de Valparaíso, quedando al arbitrio de la autoridad el señalar los materiales de construcción que puedan emplearse para asegurar la solidez de los edificios y para impedir la propagación de los incendios.
- ART. 13º El Presidente de la República queda facultado para subastar las partes de terreno fiscal que queden sobrantes después de las expropiaciones a que se refiere esta ley y que no tengan ninguna aplicación de interés general. El pago por los subastadores se hará la mitad al contado y el resto, en diez anualidades iguales, seis interés, quedando intertanto hipotecado, a favor del Fisco, el terreno y las construcciones que en él se hicieren.
- ART. 14º Una junta compuesta del Intendente de Valparaíso, que la presidirá, y de 6 vecinos designados por el Presidente de la República, quedará encargada del cumplimiento de la presente Ley, tanto en lo que respecta a la ocupación y pago de los terrenos expropiados, como a la ejecución del plano de

finitivo con arreglo al cual se desarrollarán las secciones nuevas de la ciudad, incluyendo la pavimentación y saneamiento de ellas.

ART. 15º Para el pago de las expropiaciones, de los préstamos particulares y de los distintos trabajos públicos que prescribe la presente Ley, el Presidente de la República contratará un empréstito exterior por 2.000.000 de libras esterlinas.

ART. 16º El producto de los remates de terrenos a que se refiere el artículo 13, se dedicará a incrementar los fondos para el pago de pavimentación, desagües y otros servicios urbanos en esa parte de la ciudad.

El 26 de Agosto de 1906 el Presidente de la República, acepta la proposición en cuanto a nombrar una comisión general de vecinos de Valparaíso, cuya misión consistiría en estudiar y proponer al Gobierno dentro de los más breves plazo todas las medidas de carácter económico y administrativo convenientes de adoptar. Esta comisión general podría dividirse en sub-comisiones y solicitar el concurso de todos los funcionarios o comisiones designadas por el Gobierno.

La comisión general de vecinos quedaría integrada por las siguientes personalidades:

Barrio Alejo

Bermudez Enrique (Primer Alcalde Municipal).

Bertrand Alejandro  
Besa Arturo  
Fischer Juan  
Fowler Juan F.  
Garnham Francisco  
Guarello Angel  
Gutiérrez José Ramón  
Latorre Juan José  
León Silva Samuel  
Lyon Jorge S.  
Lyon Santiago  
Mac Clelland Pedro  
Marambio Nicanor  
Montt Jorge (Vice-Almirante)  
Naylor Juan E.  
Nieto Ramón  
Plummer Guillermo  
Rivera Guillermo  
Ross Agustín  
Sandi Ford E.J.J.H.  
Selingestadi E.  
Schiavetti S.  
Valdés Vergara Fco.  
Varas Antonio.  
Varela Federico.

Presidirá la comisión general el intendente de la provincia don Enrique Larraín Alcalde y le servirán de secretarias los señores Juan Esteban Ortuzar y Guillermo Perez de Arce, con el fin de acelerar los trabajos de la co-

misión general se decidió nombrar sub-comisiones, que tendrían a su cargo el estudio e informe de los diversos problemas que se presentasen.

#### LAS SUB COMISIONES.

- 1º Una sub-comisión encargada de estudiar un nuevo plano sobre el cual debía reedificarse la ciudad.
- 2º Una sub-comisión que analizaría la conveniencia de hacer la expropiación total de todo el barrio del Almendral o solo de lo necesario para trazar lo que comprendía el nuevo plano de la ciudad.
- 3º Una sub-comisión que estudiaría la factibilidad de construir una darsena en seco, abandonando la parte del Almendral del proyecto Kraus.

Todos estos estudios e informes partirían de una realidad bien concreta y elocuente como la que se aprecia en un croquis elaborado por los ingenieros señores Salas Edwards y Brockman para ser presentado al Presidente de la República; en el aparecen los límites de las zonas de Valparaíso destruídas, y las zonas más o menos gravemente perjudicadas por el terremoto del 16 de Agosto de 1906, mostrando en definitiva la magnitud de la zona comprometida; practicamente todo El Almendral.



# oximado

## tes destruidas por el o de Valparaiso

Agosto de 1906

la Direccion Jiscal del Alcantarillado)

arable en magnitud el area comprendida bajo  
vel del mar. (190 hectareas)

ida por el terremoto e incendio 60 h.

destruida; construcciones inaprovechables 50 h.

ajudicadas del plan; construcciones repa-  
la parte plana) 80 h.

ficie de los cerros considerando como li-  
el camino de cintura quebradas de Ca-  
ria y Obembrillo 50 h.  
e menos perjudicadas.



POLARIZACION DE OBJETIVOS

Al margen de estos estudios e informes oficiales comenzaba a gravitar sobre la opinión pública dos tendencias o corrientes de opinión claramente divergentes, una, la más oficialista o gubernamental que proponía volcar todos los recursos y esfuerzos para solucionar definitivamente el histórico problema de resguardo del puerto de Valparaíso, que lo paralizaba gran parte del año y era causante de graves pérdidas en vidas y bienes; mediante la construcción de una gran darsena en seco precisamente en la zona más afectada de la ciudad, El Almendral.

LA PRIMERA IDEA DE UN PUERTO INTERIOR EN EL ALMENDRAL

Un destacado ingeniero porteño, Nicanor Marambio proponía lo siguiente:

1.º Construir la darsena del Baron, proyectada por el señor Kraus y estenderla en tierra, entre los esteros de Jaime y Delicias, hasta la actual calle de la Victoria, o sea en una superficie que mide 1,100 metros de largo por 550 metros de ancho.

La parte marítima de esta obra ha sido definitivamente estudiada por el señor Kraus. El presupuesto de gastos asciende a 8.000.000 de pesos, suma que seguramente subirá a 12.000.000 por el alza de los jornales y de precios de los materiales. La construcción de la parte terrestre podría hacerse con 10.000.000 de pesos. Habría que pagar otros 10.000.000 mas o menos por espropiación de terrenos que no son fiscales. Agregando a todo esto 3.000.000 para imprevistos, resulta un total de 35.000.000 de pesos. Así se tendría un verdadero puerto, que ofrecería sujeción segura y elementos rápidos de trabajo a todas las naves, con grande economía sobre el proyecto que iba a ejecutarse con un gasto de £ 3.500.000.

La comisión de ingenieros hidráulicos nombrada por el Supremo Gobierno, sería la llamada a pronunciarse en definitiva sobre este punto.

La estación del ferrocarril de Baron sería reemplazada por las bodegas, desvíos y demás obras que se construirían alrededor y en la vecindad de la darsena.

2o. Ensanchar el camino entre Valparaíso y Viña del Mar, con el objeto de dar cabida a las líneas férreas indispensables para la fácil movilización de las mercaderías que se descarguen y se carguen por la dársena. Es notorio que las dos líneas existentes son insuficientes para atender a las actuales necesidades del puerto.

Con mayor razón han de serlo una vez que la dársena esté construida. Se aprovecharía también el ensanche para que el camino plano sea la prolongación hasta Viña del Mar de una avenida de 30 metros.

3o. Espropiar, junto con los terrenos necesarios para la dársena, toda la superficie comprendida entre la Plaza de la Victoria, la Avenida del Brasil, la acera poniente de la Avenida de las Delicias y el Camino de Cintura, y que mide mas o menos 564,000 metros cuadrados.

Esta espropiación es absolutamente necesaria para levantar el nivel de todo el Almendral y para hacer un nuevo trazado de calles, avenidas y plazas, en forma que ofrezcan mayor seguridad al vecindario contra inundaciones, incendios y temblores.

La espropiación se haría pagando en moneda corriente y a justa tasación, los terrenos, edificios, cimientos y demás valores existentes.

Se reservaría el derecho de conservar sus terrenos a los establecimientos de beneficencia, a los templos y a las instituciones que sostienen escuelas y colejos.

Esta exclusión puede estimarse en metros cuadrados.

4o. Vender al mejor postor, en subasta pública, los terrenos que queden disponibles conforme al nuevo trazado de calles, avenidas y plazas.

APOYO OFICIAL

El 23 de Agosto de 1906 esta posición tomó el apoyo oficial por cuanto el Presidente de la República nombró una comisión al más alto nivel para que informara al gobierno sobre la practicabilidad del establecimiento de un puerto interior en la sección del Almendral de la ciudad de Valparaíso, comisión que quedó formada por los ingenieros señores Luis Cousau, Gerardo van Broekman, Carlos Koning, German van Hoof y Emilio de Vidts.

Surgieron así una serie de proyectos portuarios de origen oficial ubicados coyunturalmente en el área más destruída de la ciudad: El Almendral, tomando en cuenta el bajo desembolso fiscal por pago de expropiaciones y la mayor economía que significaba la ejecución de obras en seco.

PRCYECTO PARA LA FORMACION DE UN PUERTO INTERIOR EN EL ALMEN

DRAL

Según este proyecto elaborado en Septiembre del año 1906 se aprovecharía la darsena del Barón proyectada por Kraus y se combinaría con la formación de una darsena interior de más de 30 hectáreas.

A la darsena de Kraus se le suprimiría la parte de enrocado que debía quedar entre la estación del Barón y el Cuerpo de Salvavidas, y en cambio frente a la calle Carrera se haría salir un rompe olas curvo que, dirigiéndose unos 100 metros al norte, doblaría en seguida al E.N.E. terminando a unos 150 metros del N.N.O. del extremo del rompe olas del Barón, dejando entre ambos la boca de la darsena del ancho indicado, con una orientación muy ventajosa.

LA DARSENA INTERIOR.

Estaría comprendida entre el lado poniente de Las Delicias (actual avda. Argentina) y la calle Freire, teniendo por límites las líneas siguientes:

Por el oriente la línea señalada de las Delicias desde el mar a la calle Chacabuco.

En seguida, una recta que iría desde el cauce Chacabuco con Delicias, (actual intersección de las calles Chacabuco y Argentina), al teatro Nacional, (este edificio se ubicaba en el costado sur de la manzana que hoy constituye la Plaza O'Higgins).





Después otra línea desde este punto a la intersección de Jaime , actual avda. Francia, con Maipú, actual Pedro Montt; en seguida, otra desde esa intersección al cauce de la Gran Avenida (actual Brasil) con Freire ; y finalmente desde ese punto hasta el mar, la calle Freire.

A la orilla del mar y construído en tierra firme, se proyectaría un malecón con atraque por los dos lados que cerraría el frente de esta dársena interior, separándola de la exterior, con la cual la unirían dos entradas de 60 metros cada una con sus respectivos puentes giratorios. La superficie comprendida dentro de estos límites, abarcaría una extensión de más de 30 hectáreas de agua con 2.150 metros de malecón de atraque. La dársena exterior tendría por su parte 35 hectáreas de agua abrigada y 2.209 metros de malecón.

Todo alrededor de la dársena interior estaría circundada por una zona de ancho variable entre 50 ó 100 metros destinada a galpones y líneas férreas.

### OBRAS COMPLEMENTARIAS

El estero de Las Delicias se desviaría en la forma proyectada por el señor Kraus, echando parte de sus aguas a la Cabritería por medio de un túnel de 2.100 metros y la otra vaciándola en una quebrada vecina que las llevaría a otra parte de la bahía.

Respecto al muelle Fiscal y almacenes anexos, se construiría un rompe olas de unos 300 metros de largo que partiendo del Fuerte Covadonga (actual arranque del molo de abrigo), avanzaría al Este hasta los 25 metros de profundidad, abrigando así una extensión de agua algo mayor de 10 hectáreas, y para tener una mayor longitud de atraque se prolongaría en la forma propuesta por Kraus, el mismo Muelle hasta el Malecón.

Esta darsena con diez hectáreas de agua abrigada y unas 1.200 metros de atracadero se destinaría a la marina de Guerra, con completa independencia del movimiento mercante. Finalmente, el rincón que el rompe olas proyectado formaría con la costa permitiría el emplazamiento de un dique seco que Kraus originalmente proponía en Las Habas.

### LAS VENTAJAS RESPECTO AL PROYECTO KRAUSS

Como corolario se puede decir que la idea de radicar el total de las obras en los barrios indicados tenía sobre el proyecto Krauss la gran ventaja de reunir en un solo punto todo lo que a embarque y desembarque marítimo

se refiere evitando dos zonas separadas por la parte más importante de la ciudad constantemente congestionada por el movimiento de trenes.

NUEVO PROYECTO				
ZONAS DEL PUERTO		Terrenos	Aguaabrigada	Malecon de atraque
Almendra y Barón	Dársena exterior del Barón (parte es tomada del proyecto Kraus).....	40 hectáreas	35 hectáreas	2,200 metros
	Dársena interior (Almen- dral).....		30 " "	2,150 "
	Malecon de la ciudad (igual al de Kraus).....	7 "		900 "
	Total.....	47 hectáreas	65 hectáreas	5,250 metros
Puerto militar	Muelle Fiscal y anexos.....	10 "	10 "	1,250 "
	Total general.....	57 hectáreas	75 hectáreas	6,500 metros

PROYECTO KRAUS			
ZONAS DEL PUERTO	Terrenos	Aguaabrigada	Malecon de atraque
Dársena de las Habas.....	6.7 hectáreas	15.5 hectáreas	690 metros
Id. Aduana.....	11 "	7.1 "	580 "
Muelle fiscal y anexos.....	5 "	20 "	850 "
Malecon de la ciudad.....	6.9 "		900 "
Dársena del Barón.....	28.4 "	15.3 "	1,580 "
Total.....	58 hectáreas	57.9 hectáreas	4,600 metros

PROYECTOS PARA UN PUERTO INTERIOR EN EL AREA DEL BARON

Los tres anteproyectos de la sub comisión Broekman y Van Hoof.

Estos proyectos fueron elaborados por encargo oficial en el mes de Septiembre de 1906, permitiendo considerar una posibilidad más realista de construcción de un puerto interior, al mostrar las enormes ventajas que poseían, -al decir de la época-, "sobre cualquier otro proyecto portuario anterior, para atender las necesidades presentes y futuras del desarrollo comercial de Valparaíso".

La importancia radical de estos anteproyectos consistió en respetar en gran medida la parte urbana del Almendral, procurando ocupar el menor espacio posible de tierra firme pero asegurándose de proteger el interior del puerto de los vientos del N.N.O.

El costo de construcción sería similar en cada uno de ellos y ascendería a 18 millones de pesos de la época.

ANTE PROYECTO N° 1

Desde el fuerte Andes sector de la actual maestranza de FF.CC. arrancarí́a un rompe olas de 1.100 metros de extensión que alcanzarí́a hasta casi frente a la calle Freire, y que protegerí́a la bahía contra los vientos del norte.

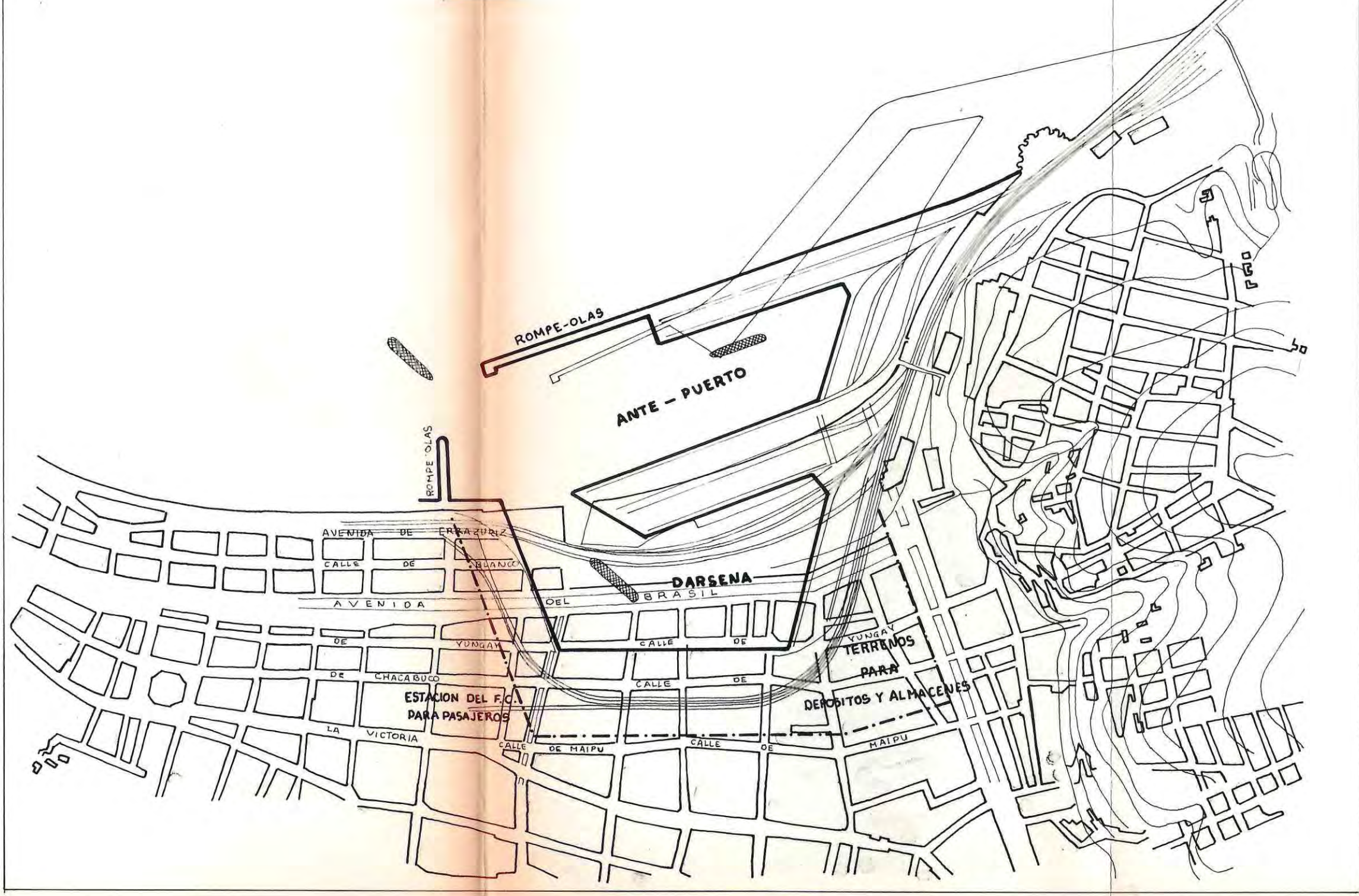
Por la parte denominada rompe olas explanada sitio que en la actualidad corresponde a la avda. España junto al Cerro Barón correrí́a una línea férrea que irí́a a empalmar frente al fuerte Andes con las demás líneas que vinieran de las otras secciones de las obras.

Frente a la calle Freire se proyectarí́a la construcción de un rompe olas de corta extensión, y situado en dirección de norte a sur. Las extremidades de ambos rompeolas dejarí́an una entrada de 125 metros.

En el interior del puerto se construirí́a un gran espigón al que podrí́an atracar buques por sus tres costados, y que cerrarí́a la verdadera darsena interna, separándola del antepuerto.

El extremo de este espigón y la tierra firme a la altura de la avenida Errázuriz constituirí́a la entrada de la darsena con un ancho de 125 metros.

Las excavaciones se harí́an hasta la calle Yungay, en una extensión comprendida entre el estero de Jaime (actual avda. Francia) y al calle Merced (actual Uruguay).



El total de aguas abrigadas sería de 29 hectáreas.

Se consultaría también la instalación de diversos servicios anexos al movimiento del puerto, como de pósitos, almacenes galpones y vías férreas, y para ubicarlas se expropiarían 11 hectáreas, que se limitarían por una línea que partiendo desde la Avda. Errázuriz, llegaría hasta la calle de Jaime (actual Francia), cerca de la esquina de Maipú (actual Pedro Montt), y que seguiría hasta la Avenida de las Delicias, (actual Avda. Argentina) torciendo después hacia el mar.

La estación del Barón se trasladaría a la manzana comprendida entre las calles de Chacabuco, Freire, Victoria (Pedro Montt) y General Cruz.

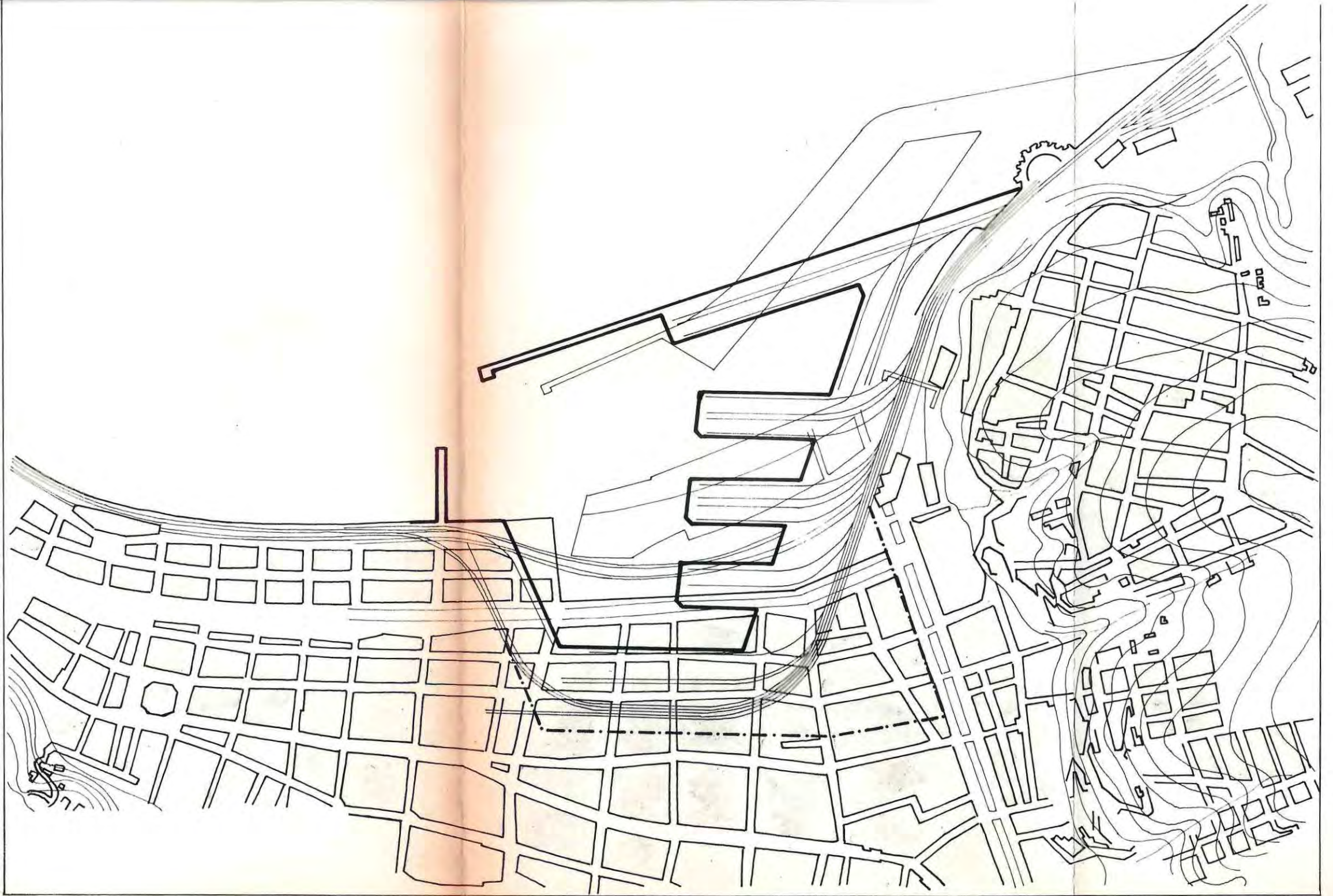
ANTE PROYECTO Nº 2

El rompe olas en este proyecto estaría emplazado en la misma situación que el del proyecto número 1; su extensión sería de 1.050 metros. También se conservaría el rompe olas situado frente a Freire.

La diferencia esencial estaría en el reemplazo del gran espigón central por tres espigones de menores dimensiones dando lugar a cuatro darsenas completamente abrigadas, que arrancarían todas de una línea trazada desde las inmediaciones de la actual maestranza de F.F.C.C. hasta la calle Yungay, cerca de la esquina de

De cada uno de estos muelles se desprenderían líneas férreas que irían a empalmar con las que se proyectarían desde el puerto.

Para las instalaciones anexas situadas en tierra se considerarían las mismas soluciones que en el proyecto Nº 1.



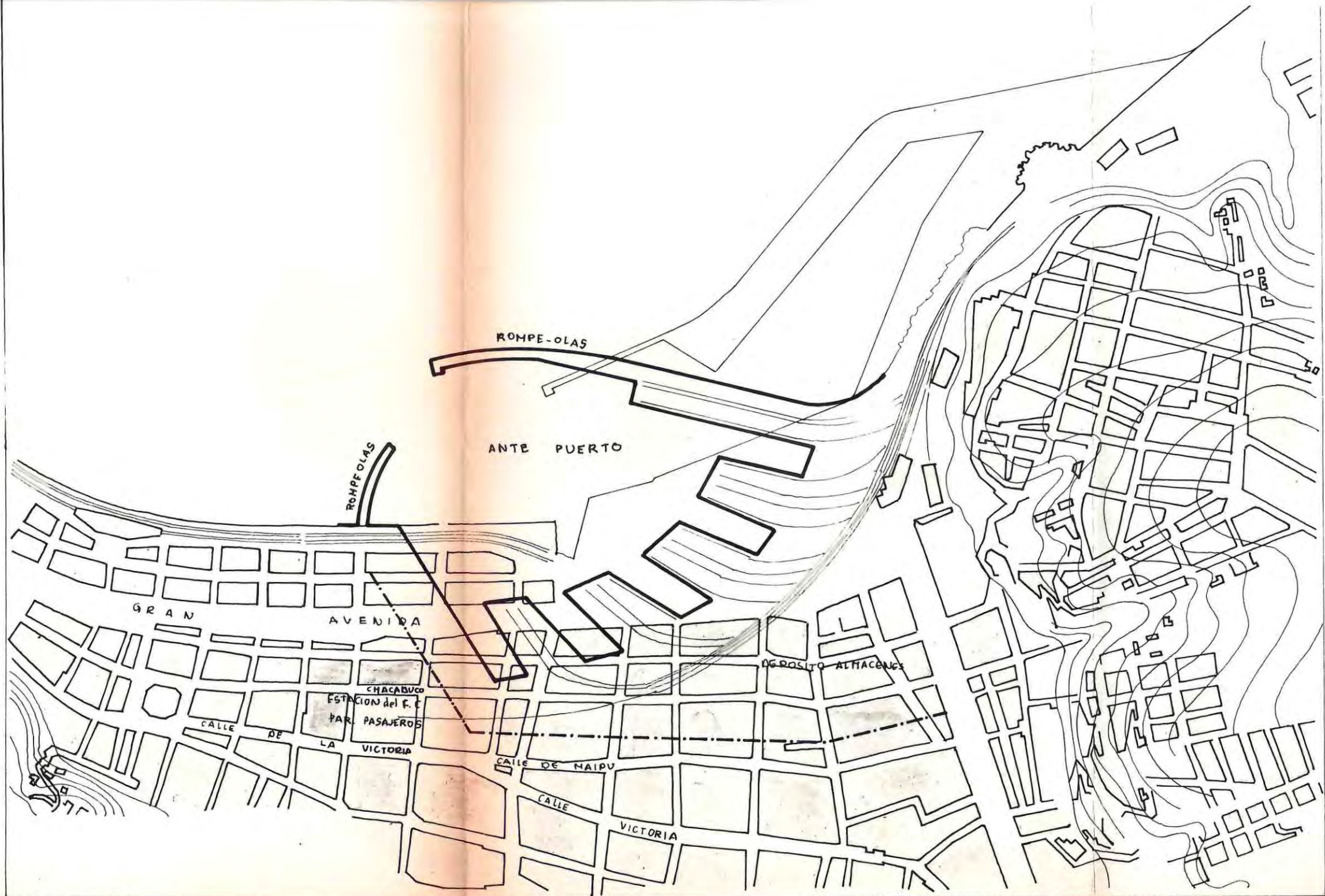
ANTE PROYECTO Nº 3

En el anteproyecto Nº 3 el gran rompe-olas arrancaría cerca de la actual desembocadura del estero de las Delicias, tendría una extensión de 950 metros y no sería recto como en los ante proyectos anteriores.

El rompe-olas situado frente a la calle Rodríguez, tendría en este estudio una extensión mayor que en las anteriores proyectos con una regular inclinación hacia el Oeste.

Consultaría un gran antepuerto y la construcción junto a el de cuatro espigones que encerrarían 5 darsenas.

Los terrenos anexos al servicio del puerto en proyecto serían cerrados por una línea que partiendo desde la calle Rodríguez hasta P. Montt, cerca de General Cruz, seguiría hasta la Avda. de las Delicias, bajando allí al mar. En este anteproyecto y en los dos anteriores se consideraría la desviación de los esteros de Jaime (bajo la Avda Francia) y Delicias (bajo la Avda. Argentina) fuera de las obras del puerto.



ROMPE-OLAS

ANTE PUERTO

GRAN AVENIDA

ESTACION del F.C.  
PAR PASAJEROS

CALLE DE LA VICTORIA

CALLE DE MAIPU

CALLE VICTORIA

DE ROSITO AL HACENES

DESIGNACIONES	Dimensiones			OBSERVACIONES
	ANTEPROYECTOS			
	N.º 1	N.º 2	N.º 3	
<b>SUPERFICIES</b>				
a. Agua abrigada.....	20	23	25	Antepuerto y dársenas VIAS FERREAS, galpones, al- macenes, etc.  Se ha medido la superfi- cie de las manzanas.
b. Terrenos anexos y esplanada- das entre las dársenas.....	30	35	41	
Total.....	05	03	33	
Plan escabudo.....	12.5	0.0	0.0	
Mar terraplenado.....	10.5	0.0	0.0	
Diferencia.....	2.0	0.0	0.0	
Expropiación que sería cubier- ta por el agua.....	2.5	2.0	2.0	
Expropiación que entraría en los terrenos anexos.....	11.0	10.0	11.0	
Total.....	13.5	12.0	11.0	
<b>LONGITUDES</b>				
Rompeolas.....	450	500	550	Incluidos los aligeros
Rompeolas esplanadas.....	650	650	650	
c. Suma.....	1,100	1,050	1,000	
d. Malecones.....	2,400	2,600	2,800	
<b>RELACIONES</b>				
a. Malecones } b. Rompeolas }	2.2	2.5	2.7	Longitud de malecones abriga- da a costa de un metro de rompeolas.
a. Agua } b. Rompeolas }	m. 265	m. 265	m. 265	Superficie de agua abriga- da por un metro de rom- peolas.
a. Agua } d. Malecones }	120	110	93	Superficie de agua servida por un metro de malecon.
b. Terrenos } d. Malecones }	160	135	110	Superficie de terreno anexo a un metro de malecon.

LA REALIDAD IMPERANTE

Estas ideas y proyectos de concreción portuaria en el ALMENDRAL, nacidas coyunturalmente, se irían desvaneciendo absorvidas por una realidad que se fundamentaba en los siguientes hechos:

- 1.- La angustiosa situación social de 50.000 que habiendo perdido su hogar permanecían alojadas en carpas y galpones en plena vía pública de la ciudad, situación que no podía prolongarse por más tiempo.
- 2.- La necesidad de establecer cuanto antes la normalidad funcional y comercial del ALMENDRAL, sede de importantes compañías navieras y de empresas como la de Tracción y Alumbrado Eléctricos, Telefonos, Gas, Agua Potable y Desagues.
- 3.- La falta de datos técnicos concretos que permitieran abocarse a la ejecución del puerto interior, ya que no se tenía la certeza del tipo de subsuelo que se encontraría en el sector de las darsenas, que podría ser arena o roca viva.
- 4.- Los altos costos de expropiación que tendría que enfrentar el estado por concepto de indemnizaciones a comerciantes e industriales.
- 5.- El largo plazo que demandarían las obras portuarias en el Almendral, durante los cuales se mantendría en suspenso la vida esencialmente comercial de Valparaíso ,

contribuyendo a agravar la desastrosa situación producida por la catástrofe.

- 6.- La fuerte oposición presentada por los propietarios del ALMENDRAL y en general por la Junta General de Vecinos y su sub comisión técnica.
- 7.- La incongruencia que implicaba inundar áreas que habían sido ganadas con tanto esfuerzo y costo en el transcurso de casi un siglo en el avance del plan hacia el mar.

#### LA DECISION DE RECONSTRUIR EL ALMENDRAL

Así, las energías se volcarían principalmente en el resurgimiento y reconstrucción de la ciudad de Valparaíso a través de una serie de proyectos urbanos que lograban el saneamiento y hornato de la ciudad según el contexto de la teoría y realidad urbana de la segunda mitad del siglo XIX.

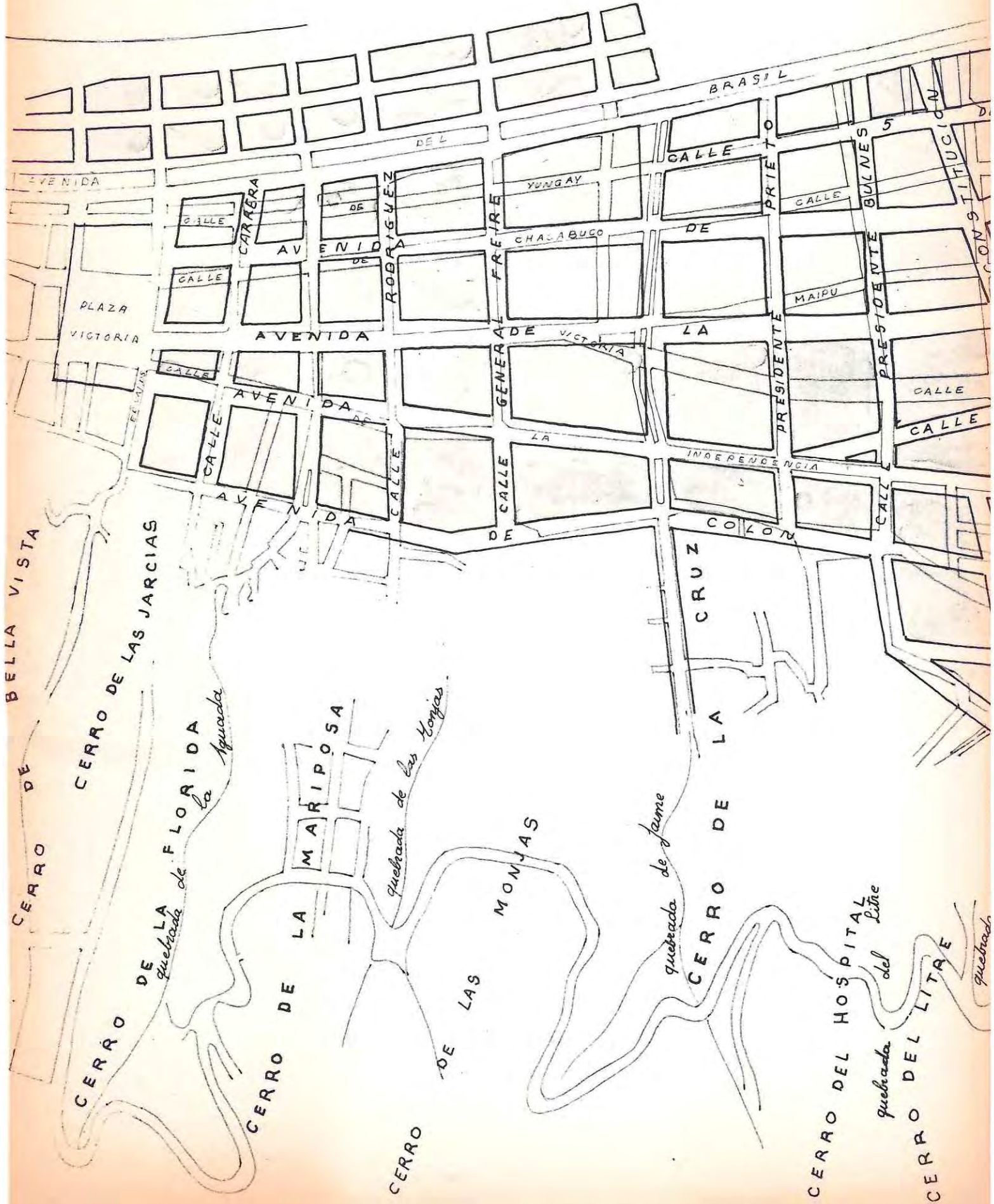
### PLANO GARNHAM, - LYON

Este proyecto urbano fue desarrollado en el mes de Septiembre de 1906 por los señores Jorge S. Lyon y Francisco E. Garnham, miembros de la sub-comisión técnica designada por la Junta General de Vecinos de Valparaíso, y es el primero en ser presentado al gobierno de la nación como solución para la reconstrucción del ALMENDRAL.

### UN NUEVO TRAZADO

El nuevo trazado de la ciudad, en su parte plana, El Almendral, contenía todas las condiciones que exigía una ciudad moderna; se ensanchaban y rectificaban calles, avenidas y plazas según las normas y secciones propuestas en el Proyecto de Ley para el resurgimiento de Valparaíso, elaborado inicialmente por la Comisión General de Vecinos, este proyecto determinaba entre otras medidas:

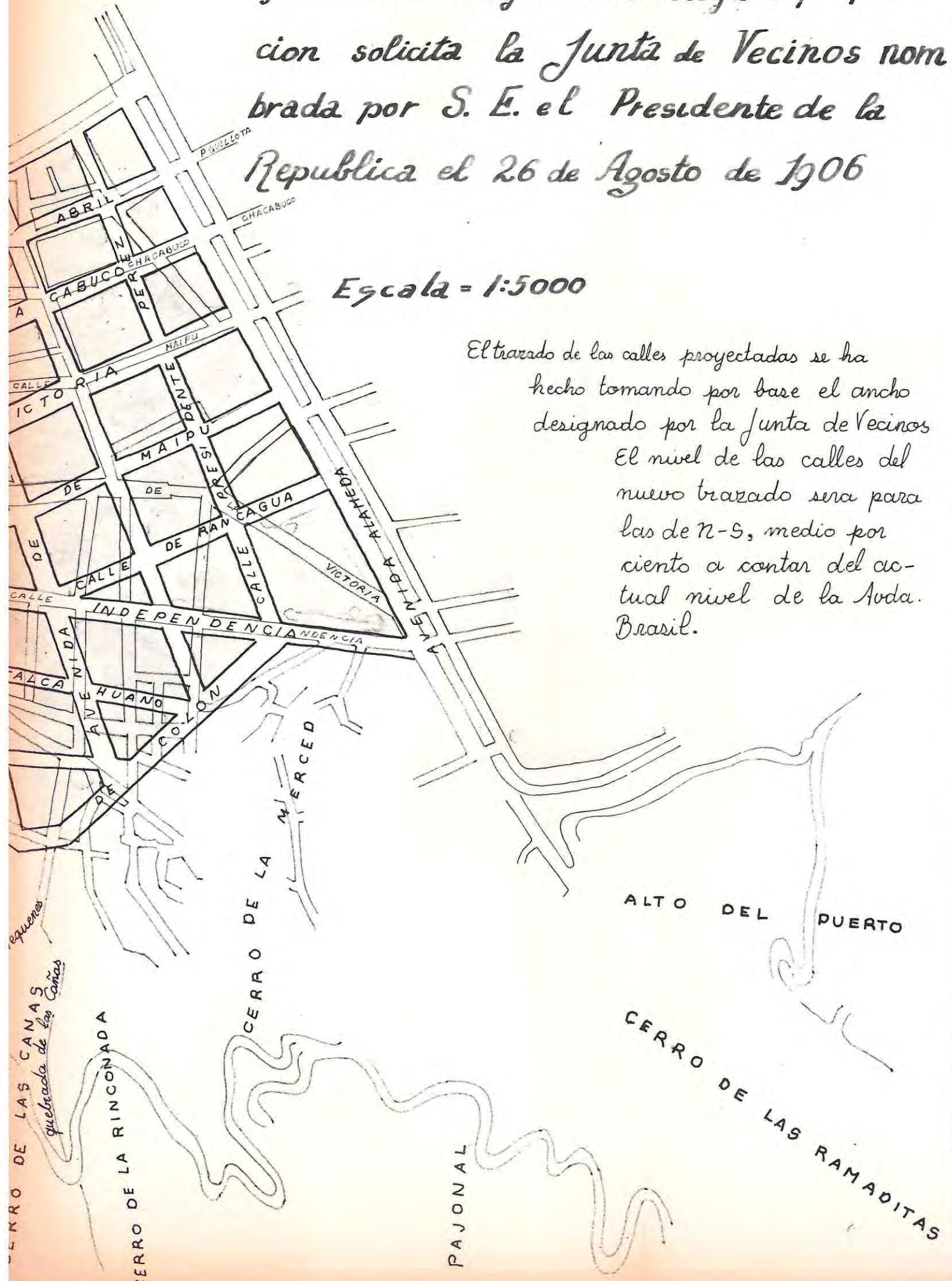
- un ancho mínimo de 15 metros sin incluir las aceras para todas las calles de la ciudad.
- el abovedamiento de todas las quebradas de la población entre la Punta Angeles y la punta del Barón con la formación en ellas de avenidas con desagües cerrados.



*Plano de los terrenos  
del Barrio del Almendral  
y Cerros adyacentes cuya espropia  
cion solicita la Junta de Vecinos nom  
brada por S. E. el Presidente de la  
Republica el 26 de Agosto de 1906*

*Escala = 1:5000*

*El trazado de las calles proyectadas se ha  
hecho tomando por base el ancho  
designado por la Junta de Vecinos  
El nivel de las calles del  
nuevo trazado sera para  
las de N-S, medio por  
ciento a contar del ac-  
tual nivel de la Avda.  
Brasil.*



### OBJETIVOS DEL ENSANCHE

Pues bien; el objeto del ensanche no era solo para facilitar la circulación sino también para mejorar las condiciones higiénicas de Valparaíso y dar más protección a los habitantes contra los peligros de incendio y temblo - res.

### LA NECESIDAD DE UNA EXPROPIACION TOTAL

Para llevar a efecto el proyecto la comisión ha**u** bía llegado al acuerdo unánime de proponer al Supremo Gobier**u** no, presidido por don Jorge Montt, la expropiación total por cuenta del estado del plan, y los cerros del Almendral debido a que el nuevo trazado de las vías públicas y rectificación del nivel general alterarían sustancialmente los deslindes y el valor de los terrenos los que se rematarían en subasta p**u** blica una vez finalizada las obras; considerándolo como el procedimiento más equitativo -a juicio de la comisión- para respetar los derechos de los actuales propietarios del suelo. También se proponía la idea de reservar sus propiedades a los establecimientos de beneficencia, a los templos, escuelas y colegios.

### SUPERFICIE EXPROPIABLE

La superficie total por expropiar incluyendo terrenos fiscales y municipales era de 702.978 metros cua-

drados en la parte plana incluyendo la avenida proyectada al pie de los cerros (aprox. actual Colón) y de 1.109.000 metros cuadrados de cerros según los deslindes del proyecto de expropiación. Además el nuevo trazado consultaba 62 manzanas de terreno con una superficie de 545.114 metros cuadrados incluyendo terrenos municipales y fiscales.

Las plazas, avenidas y calles proyectadas medirían una superficie total de 334.920 metros cuadrados.

EL REGLAMENTO PARA LAS EXPROPIACIONES E INDEMNIZACIONES

Las expropiaciones e indemnizaciones estarían reglamentadas según un proyecto de ley elaborado por la misma Junta General de Vecinos y es el que se cita a continuación:

**Proyecto de ley de transformación del barrio del Almendral en Valparaíso.**

Art. 1.º Se declaró de utilidad pública, y el Estado hará suyos, los terrenos y edificios del barrio del Almendral de la ciudad de Valparaíso, comprendidos dentro de los límites siguientes: por el Poniente, una línea que, partiendo de la esquina Poniente de la calle Molina en su intersección con la Avenida del Brasil siga la de rectificación del costado Poniente de la expresada calle hasta la de Aldunate; de este punto seguirá en línea recta hasta el extremo Noroeste de la calle Oriente del cerro Bellavista, continuará por esta calle hasta el extremo Noroeste de la capilla de San José y seguirá por el costado Poniente de la calle Poniente de dicho cerro hasta su intersección con el camino de Cinturá; por el Sur, este mismo camino y su prolongación a nivel hasta la intersección de su sello con el camino antiguo a Casablanca; por el Oriente, una línea que, partiendo de este punto baje por el costado Poniente del camino antiguo a Casablanca, Pasaje Santiago y calle de las Dalias hasta su intersección con la Avenida del Brasil; por el Norte el costado Sur de la Avenida del Brasil desde la esquina de la calle de las Dalias hasta la esquina Suroeste de la calle Molina.

Art. 2.º Las indemnizaciones a que diere lugar el cumplimiento de esta ley, serán satisfechas por el Estado y se pagarán a los propietarios expropiados en moneda corriente o en bonos de la Deuda Interna del Estado del 7 por ciento de intereses anual y de 1 por ciento de amortización acumulativa, también anual, estimados a la par y a opción del expropiado.

Art. 3.º Los terrenos que resulten disponibles para la edificación, con arreglo a esta ley, se enajenarán por lotes en pública subasta y su precio se pagará al contado en moneda corriente o en los bonos de la Deuda Interna del Estado, emitidos para el pago de las expropiaciones, estimados a la par.

Art. 4.º Se reserva el derecho de conservar sus propiedades, que quedan con frente a las calles o avenidas de la nueva planta de la zona expropiada, a la Junta de Beneficencia, templos o instituciones o corporaciones que no tienen colegios o escuelas y que tengan personería jurídica o se hayan autorizado por el Presidente de la República. En estos casos, la indemnización por la expropiación procederá solo respecto a la porción del inmueble de que en razón de ella quedan privados.

Art. 5.º Los propietarios expropiados en la parte plana de la ciudad, recibirán, además y juntamente con el pago de la indemnización, certificados hasta por el tanto por ciento del número de metros cuadrados de terrenos de que hayan sido expropiados según el porcentaje que fijará el Presidente de la República, habida consideración al número de metros cuadrados que en la nueva planta resulten disponibles para la edificación en la parte plana de la ciudad y el número de metros cuadrados expropiados en la misma, con arreglo a esta ley.

Estos certificados son inembargables. Serán transferibles por escritura pública o por causa de muerte y acreditarán a su dueño por el término de cuatro años para solicitar el préstamo para la reedificación que se contempla en el artículo siguiente:

Art. 6.º El rematante de terrenos en la parte plana de la ciudad, que sea a la vez dueño de uno o varios de los certificados a que se refiere el artículo anterior, tendrá el derecho de solicitar a la Caja de Crédito Hipotecario, un préstamo hipotecario de la serie del cuatro por ciento de intereses anual y de uno por ciento de amortización acumulativa también anual, destinado exclusivamente a la edificación del terreno subastado, a razón de cien pesos por cada metro cuadrado del edificio proyectado si éste fuera de dos pisos; y de cincuenta pesos por cada metro cuadrado del edificio proyectado si fuere de un solo piso, y solo hasta la concurrencia del número de metros cuadrados que correspondan a sus respectivos certificados, que devolverá cancelados.

El préstamo se otorgará por parcelidades en la forma y condiciones que determine el Presidente de la República.

Los bonos de la Caja de Crédito Hipotecario de la serie especial a que se refiere este artículo, serán adquiridos a la par y a su presentación por el Estado.

Art. 7.º Para los efectos del número 5 del artículo 100. de la Constitución, el Presidente de la República designará una comisión pericial compuesta de tres ingenieros, la que procederá a la estimación de las indemnizaciones, valuando separadamente el terreno y los edificios de cada uno de los inmuebles expropiados. Se tomará como base para la apreciación de los terrenos el promedio del valor que éstos hayan tenido en los dos últimos años anteriores del 16 de agosto último; y para los edificios, el estado en que quedaron después del terremoto, sin tomar en cuenta las nuevas construcciones que se hayan levantado o incorporado a ellos.

Los comuneros se considerarán como un solo propietario para los efectos de esta ley.

Art. 8o. Las impugnaciones que se dedujeren por los interesados en el plazo fatal que designo el Presidente de la República, se tramitarán y resolverán en conformidad con los artículos 1091 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, con las siguientes modificaciones: todas las reclamaciones se radicarán ante un mismo juez, que lo será un ministro de la Corte de Apelaciones de Santiago, designado por mayoría de votos de ese tribunal. Dicho funcionario nombrará un injeniero que tendrá el carácter de tercero en discordia en todas las referidas reclamaciones. El perito por parte del Fisco será siempre uno de los injenieros de la comisión evaluadora.

El juez de que habla el inciso anterior se radicará en Valparaiso, y de sus resoluciones, autos o sentencias, conocerá en segunda instancia, la Corte de Apelaciones de Valparaiso, y lo servirá de secretario el de esta Corte.

Art. 9o. Una delegación del Consejo de Defensa Fiscal, designada por el Presidente de la República, tendrá a su cargo la representación judicial y la defensa del Fisco en todas las cuestiones o negocios que se suscitaren con motivo del cumplimiento de esta lei.

Art. 10. Autorízase al Presidente de la República para que proceda al trazado de una nueva planta de la ciudad en la zona espropiada y fijación de sus niveles definitivos, y para que divida y enajene en lotes los terrenos que se destinan a la edificación.

Art. 11. El Presidente de la República reservará en la nueva planta, los terrenos necesarios para los establecimientos y servicios públicos o municipales, iglesias parroquiales y obras públicas.

Art. 12. Los subastantes de terrenos y sus sucesores, y los dueños de propiedades a que se refiere el artículo 4o, quedan sujetos a las leyes, ordenanzas y reglamentos que se dicten sobre edificación, salubridad e higiene de los edificios.

Art. 13. Los propietarios de inmuebles situados en el resto de la parte plana de la ciudad de Valparaiso, o Viña del Mar, Quilpué, Limache y Quilota, que se encuentren libres de todo gravámen y cuyos edificios hayan sido totalmente destruidos por el terremoto, tendrán derecho para solicitar el préstamo para su construcción, que se contempla en el artículo 6o, en la misma forma, condiciones y obligaciones que esta lei impone a los subastantes de lotes en la zona espropiada, tomándose en cuenta solo la superficie de metros cuadrados bajo techo del edificio proyectado, para la determinación del monto del préstamo.

Art. 14. La Caja de Crédito Hipotecario constituirá en Valparaiso un Consejo Local de cinco miembros, que tendrá a su cargo la vijilancia y control de la edificación e inversión de los préstamos a que esta lei se refiere; y el cobro de los dividendos y servicios de los bonos que emita con arreglo a ella.

Art. 15. El Presidente de la República dictará las ordenanzas y reglamentos conducentes al cumplimiento de esta lei, y mientras se dicta la nueva lei de presupuestos, fijará la remuneración de los injenieros, ayudantes y demas empleados cuyos servicios sean necesarios para ello.

Dios guarde a V. S.—Francisco Valdés, V.—Guillermo Rivera.—Agustín Ross.—Guillermo Plummer.—J. J. Latorre.—Anjel Guarello.—Samuel Leon Silva.—E. J. J. H. Sandiford.—M. Schiavetti.—C. Fischer.—J. F. Foulter.—Alejo Barrios.—Pedro Mac Clelland.—F. E. Garnham.—Ramon Nieto.—E. Selingstad.—Guillermo Perez de Arce.—J. E. Ortúzar.

Al señor intendente de Valparaiso.

Para la mejor comprensión del proyecto damos las siguientes indicaciones:

#### SUPERFICIES POR ESPROPIAR

Terreno plano.—Manzanas sin incluir las calles, metros cuadrados: 702,978  
Cerros.—Hasta Camino de Cintura, dentro de los límites indicados por la Junta de Vecinos, metros cuadrados..... 1,209,000

#### SUPERFICIE DEL NUEVO TRAZADO

32 manzanas disponibles con metros cuadrados..... 545,114  
Calle y plazas, metros cuadrados, 334,920

## EL RECHAZO AL PROYECTO GARNHAM - LYON

El proyecto Garnham - Lyon sería rechazado de plano por la comisión de propietarios del Almendral, principales afectados, compuesta por los señores F. Manterola, F. Villagrán, H.E. Swinglehurst, C.A. Nobel, P.A. García y V. Fernandez en una reunión oficial sostenida en aquella época con el Presidente Pedro Montt.

### EL FUNDAMENTO

Su oposición al citado proyecto.

Se fundamentaba principalmente en que la expropiación total del Almendral por parte del Estado constituiría "un despojo del derecho sagrado de propiedad".

### LA ALTERNATIVA PROPUESTA

Como alternativa propusieron que la ejecución de toda la obra de reconstrucción se podría realizar según la Ley de transformación de la ciudad de Valparaíso promulgada el 11 de Diciembre de 1876 pero reformada y ampliada de modo que su acción se hacía extensiva a los cerros, sin olvidar la nivelación de la ciudad y el abovedamiento de las quebradas para transformarlas en grandes avenidas para conseguir "el ornato e higiene de la ciudad".

**Transformacion de la ciudad de Valparaiso.—  
Lei sobre la materia.**

(Lei promulgada con fecha 11 de diciembre de 1876, en el número 4,804 de EL ARAUCANO)

Santiago, 6 de diciembre de 1876.—Por cuanto el Congreso Nacional ha prestado su aprobacion al siguiente proyecto de lei:

«Artículo 1.º Las nuevas calles que se abran en la ciudad de Valparaiso en la parte plana, tendrán catorce metros i las antiguas que se prolonguen, la anchura de la calle que se prolonga.

Las nuevas plazas públicas i las actuales que se regularicen, podrán tener para los efectos de la espropiacion, hasta ciento veinte metros.

Art. 2.º Las calles actuales de la parte plana de la ciudad, tendrán diez metros de ancho.

Exceptúanse:

1.ª La Avenida de la Victoria que tendrá no ménos de veinte metros de ancho, en toda su estension;

2.ª Las dos calles laterales que corren paralelamente al estero de las Delicias, en toda su estension, tendrán cada una diecisiete metros, con exclusion del ancho del cauce del estero;

3.ª Las calles de San Juan de Dios, Independencia, Yungai, O'Higgins, Chacabuco, Maipú i Hospital tendrán catorce metros de ancho;

4.ª Las calles de Elías, desde la plaza del Orden, hasta el último cementerio, la de Jaime en toda su estension de cerro a mar, la de San José en la parte comprendida entre la Avenida de la Victoria i la de las Delicias, i la de Blanco, todas las cuales tendrán quince metros de ancho;

5.ª Las del Teatro, Cabo, Aduana, Cochrané, Planchada, Arsenal, Carampangue i la prolongacion de esta última hasta Playa-Ancha, tendrán doce metros de ancho.

El ancho de las calles a que se refieren los incisos precedentes, se irá dando, a medida que se reconstruyan los edificios en ellas situados.

Art. 3.º Las calles de los cerros, que sean prolongacion de las de la parte plana, deberán tener el ancho de estas últimas, i las demás, el ancho de siete metros a lo ménos.

Art. 4.º Todo propietario de casa de esquina, cuyo frente dé a una calle que tenga ménos de quince metros de anchura, estará obli-

gando, en caso de reedificarlas, a ceder un triángulo cuya base sea una línea de cuatro metros de largo.

Art. 5.º Se abrirá una carretera de quince metros de ancho, a lo ménos, en la parte central de los barrios situados a la falda de los cerros, para comunicarlos entre sí, en toda la estension comprendida desde Playa-Ancha hasta el Barón.

Se abrirán igualmente las calles tapadas que existen en la poblacion, quedando prohibida la formacion de calles sin salida.

Art. 6.º Se declaran de utilidad pública todos los terrenos que sean necesarios para dar cumplimiento a esta lei.

La indemnizacion a que dieren lugar las espropiaciones, será satisfecha por la Municipalidad al precio que ajustare con los interesados o fijaren peritos nombrados por las partes, conforme a lo dispuesto en el inciso 5.º del artículo 12 de la Constitucion.

Si quedaren sobrantes i el propietario exigiere, que se le compren, la Municipalidad deberá hacerlo siempre que sean inútiles o inaplicables a su antiguo destino, a juicio de los Tribunales.

Art. 7.º No se podrá ejecutar ninguna de las obras de que hablan los artículos precedentes, sino despues de tres meses contados desde que se haya fijado el valor de la indemnizacion.

Este plazo no obstará a que de antemano se practiquen los estudios, presupuestos, tasaciones, etc., que fueren necesarios para la ejecucion de la obra.

Art. 8.º La Municipalidad deberá someter precisamente a la aprobacion del Presidente de la República, de acuerdo con el Consejo de Estado, las espropiaciones que determinare hacer, en virtud de esta lei.

Art. 9.º Los edificios públicos i particulares que se construyan en la ciudad de Valparaiso no podrán exceder en su elevacion de dieciseis metros a contarse desde la superficie de la acera de la calle, hasta la parte superior de sus cornisas o adornos. Exceptúanse los que estén situados frente a plazas, parques, avenidas o grandes espacios abiertos, que podrán tener hasta veinte metros sin tomar en cuenta las torres o superestructuras que los adornen.

Art. 10. Prohibese construir los frentes de todo edificio que dé a una calle, plaza o avenida, con otros materiales que el de piedra, ladrillo, fierro o adobe.

Queda igualmente prohibida la construccion de ranchos o galpones de madera o de otro material combustible i techos cubiertos con esta clase de materiales.

Art. 11. Para la formacion de nuevos barrios, poblaciones, construccion de edificios destinados al público, conventillos i fábricas de toda especie, se presentarán a la Municipalidad, para los efectos de la seguridad e higiene, los planos o especificaciones necesarias para

recabar su aprobacion, sin cuyo requisito no podrán llevarse a efecto.

Art. 12. No se pagará alcabala por las adquisiciones de terrenos que haga la Municipalidad en cumplimiento de esta lei.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, lo he aprobado i sancionado; por tanto, ordeno se promulgue i lleve a efecto como lei de la República. — Aníbal Pinto. — José Victorino Lastarria. — (Boletín, Libro XLIV, páginas 424 a 428, año 1876).

## PLANO ARRAIGADA

Este proyecto fue elaborado por Abelardo Arriagada, ingeniero de la Dirección de Obras Municipales de la ciudad de Valparaíso. Constituye el segundo plano de propuesta urbana presentado el 30 de Septiembre de 1906 para la reconstrucción de Valparaíso.

### OBJETIVOS

Arriagada trató de amalgamar las tendencias de la Junta General de Vecinos partidarios de una expropiación total del Almendral costeadada por el Estado, frente a la ponencia presentada por los principales afectados constituidos en la Junta de Propietarios del Almendral grupo que había ido tomando fuerza y representatividad, éstos, proponían realizar la reconstrucción basada exclusivamente en la Ley de Transformación de la ciudad de Valparaíso del 6 de Diciembre de 1876, la cual entre otras cosas no suprimía la sinuosidad de las calles existentes hasta aquel momento, y daba un ancho de solo 14 metros para las longitudinales y 10 para las transversales, y en cuanto a la indemnización por expropiación estas eran satisfechas exclusivamente por la Municipalidad.

Como fórmula de transacción el proyecto tendía a ensanchar y sacar en línea recta las calles existentes pero realizaría las expropiaciones según la ley del 76.





DESCRIPCIONPLAZAS Y PASEOS

Se formarían dos nuevas plazas y un paseo.

## 1º La Plaza Manuel Montt.

Entre las calles de Jaime (actual Francia), San Ignacio, Victoria y Maipú (actual Pedro Montt entre Francia y Avda. Argentina, de 170 metros de largo por 115 de ancho pudiendo reducirse más tarde a 110 por 100 metros.

## 2º La Plaza Colón.

Que quedaría a la altura de la calle Buin (actual sector entre Uruguay, Van Buren, Retamo e Independencia) de 130 por 114 metros susceptible de reducirse a 110 por 60 metros.

(La plaza de La Victoria tenía por aquella época una superficie de 108 por 110 metros, es decir la mitad de la actual).

## 3º El Parque Argentina.

En la puntilla saliente del Cerro de La Cruz, de 133 por 117 metros.

CALLES LONGITUDINALES

## Avenida Brasil.

Con 46 metros de ancho uniforme, se harían avanzar los edificios entre Edwards y Freire enajenándose aproximadamente 5.000 metros.

Calle Yungay.

Con 20 metros de ancho, siguiendo una curva como la Avenida Brasil.

Calle Chacabuco.

Con 20 metros de ancho en línea recta hasta (actual Rawson), formando ángulo hasta las Delicias (actual Avda. Argentina).

Calle Victoria.

Con 25 metros de ancho en línea recta desde la Plaza Victoria a la calle de Jaime (hoy Pedro Montt entre Plaza Victoria y Francia).

Calle Maipú.

Con 25 metros en la misma dirección de la calle Victoria, en línea recta hasta Jaime, doblando a Delicias.

Gran Boulevar Valparaíso.

Con 40 metros de ancho y recto entre (hoy Avda. Francia) y Delicias (actual avenida Argentina).

Avenida Independencia.

Con un ancho de 25 metros y recta desde la Plaza Victoria a Delicias.

Avenida Vicuña Mackenna.

Con 20 metros de ancho uniendo Aldunate, Chi -

loé, Hospital, Lima, Cavareda y Rancagua, con una pequeña inflexión en calle Rodríguez.

Avenida Colón.

Con un ancho de 20 metros se trazaría por la calle del mismo nombre, continuando por la calle detrás del Liceo, subiría hasta Jaime y cortaría en línea recta a la Plaza Colón en la calle Buin.

CALLES TRANSVERSALES (todas con un ancho de 20 metros)

- Edwards, Carrera.

Las Heras y Rodriguez: en línea recta desde los cerros hasta la avenida Brasil.

- Freire : recta desde la avda. Colón hasta la Avenida Brasil.

- General Cruz : recta hasta enfrentar el Liceo de Hombres cortando dos manzanas.

- Jaime (Magallanes) : recta, formando inflexión en la Plaza Montt.

- San Ignacio (Antonio Varas) : recta desde Vicuña Mackenna (Hospital) hasta Avda. Brasil.

- Olivar (Ecuador) : recta entre Avenida Brasil y Colón.

- Morris, María Isabel (M.A. Matta) : en línea recta cortando cinco manzanas.

- Merced (Presidente Santa María) : recta, desde Avda. Brasil hasta Plaza Colón.

- Chillán : recta, desde el Boulevard o paseo Valparaíso hasta Delicias, cortando el Hospital San Agustín.
- Almirante Barroso : recta, desde el cerro hasta Paseo Valparaíso, continuando por Tivola hasta Avda. Brasil.
- San José (12 de Febrero) : recta de cerro hasta Hospital San Agustín uniéndose con 12 de Febrero, actual (que se corren hasta al poniente) hasta avda. Brasil.
- Retamo (General Baquedano) : recta, desde paseo Valparaíso a Plaza Colón.

Las demás calles según cuenta el proyecto respectivo no tenían importancia.

#### NIVEL DEFINITIVO DE LAS TRANSVERSALES

Todas las transversales tomarían una pendiente de 1 por 250 sobre el nivel definitivo de la Avda. Brasil que tenía un nivel medio de 5,2 metros sobre la marea media.

#### EXPROPIACIONES.

Las expropiaciones alcanzarían a 237.000 metros cuadrados y las enajenaciones por avance una superficie de 27.000 metros cuadrados resultando una diferencia

que representaba una expropiación total de 217.000 metros cuadrados.

PAVIMENTACION Y RELLENO.

Para formar el presupuesto Arriagada adoptó adoquín de piedra para las calzadas y asfalto para las aceras, ambos en una base de concreto.

Superficie calzadas .....	210.000 metros.
Superficie aceras.....	140.000 metros.

El relleno que debía hacerse lo calculó tomando como promedio un espesor de un metro para los 150.000 metros cuadrados de superficie a rellenar, dando un volumen total de 150.000 metros cúbicos.

RECONSTRUCCION DE CAUCES

Se formarían cauces para cada quebrada, calculando su ejecución sobre un total de 7.500 metros lineales.

Arriagada elaboró dos presupuestos para el costo total de las obras de reconstrucción.

PRESUPUESTO # 1

217.000 m2 de terreno a \$ 100 término medio	
incluyendo edificios .....	\$ 21.700.000

150.000 m2 de relleno a \$ 2,20.....	\$	300.000
140.000 m2 de aceras a \$ 4,00 .....	\$	560.000
210.000 m2 de calzada a \$ 8,00 .....	\$	1.640.000
7.500 metros lineales de cauces a \$ 150 .....	\$	<u>1.125.000</u>
TOTAL	\$	25.325.000

PRESUPUESTO # 2

En este calculo se reducían a 20 metros el ancho de las calles longitudinales y a 15 metros las transversales con la siguiente economía:

Menor costo de 60.000 m2 en expropiaciones a \$ 1.000 el m2	\$	6.000.000
menos 40.000 m2 de calzadas a \$ 8.00 el m2	\$	320.000
Menos 40.000 m2 de aceras a \$ 4.00 el m2	\$	80.000
		<hr/>
TOTAL	\$	6.400.000
PRESUPUESTO ANTERIOR	\$	25.325.000
MENOS	\$	6.400.000
		<hr/>
TOTAL	\$	18.925.000

y, haciendo referencia a las mismas planteo las siguientes observaciones: en una nota firmada por el con fecha 4 de octubre de 1906.

1. "Puede notarse que ambas propuestas fluctúan alrededor de un millón quinientos mil libras esterlinas, calculadas por S.E. el Presidente de la República". Don Pedro Montt.
2. "Que el costo de la pavimentación no es tan subido con relación al de las expropiaciones, puesto que yo no he

tomado en cuenta el valor de los materiales actuales utilizables".

3.- "Que una expropiación total sería conveniente si no existieran tantos intereses de por medio y se levantara una ciudad en las irregularidades que contiene mi proyecto".

4.- "Y, que con la cantidad que va a dedicar el supremo gobierno, no hay necesidad de imponer ningún gasto a la Ilustre Municipalidad".

CUADRO RESUMEN:

CALLES OBS.: Los nuevos nombres aparecen entre paréntesis)	ANCHO M	SUPERFICIE POR EX PROPIAR M2	SUPERFICIE POR ENAJENAR M2
Avda. Brasil			
Yungay	20	10.708	446
Chacabuco	20	12.874	850
Victoria, Maipú	25	16.534	3.965
Chillán	20	5.421	--
Boulevard Valpso.	40	16.657	2.974
Independencia	25	23.964	865
Vic. Mackenna	20	24.537	4.795
Buin	20	1.000	--
Avda. Colón	20	20.274	2.030
Plaza Victoria	-	2.954	--
Id. Manuel Montt (sin calles)	-	6.230	--
Id. Colón	-	7.492	--

CALLES	ANCHO M	SUPERFICIE POR EX PROPIAR M2	SUPERFICIE POR ENAJENAR M2
Parque Argentina	-	15.560	.-
Calle Edwards	20	1.200	.-
Carrera	20	2.860	214
Las Heras	20	3.561	70
Rodríguez	20	3.840	.-
Freire	20	4.205	.-
General Cruz	20	6.242	306
San Ignacio (Antonio Varas)	20	4.530	.-
Jaime (Magallanes)	20	3.699	3.641
Olivar (Ecuador)	15	5.127	603
Morris - María Isabel (Manuel Antonio Matta)	20	8.563	260
Merced (Santa María)	20	6.222	.-
Retamo (Baquedano)	20	2.595	260
	20	2.414	594
Colegio	20	4.926	.-
Hospital (Vic. Mackenna)	20	780	.-
San José (12 de Feb.)	20	4.120	482
12 de Febrero	20	4.587	225
La Virgen	20	975	.-
Sin nombre	20	2.430	.-

EL RECHAZO DEL PROYECTO ARRIAGADA

El proyecto de Arriagada fue rechazado por la Comisión de Propietarios del Almendral.

Los fundamentos que apoyaron esa decisión se pueden extraer del propio acuerdo a que llegó el Directorio de la Junta de Propietarios el Martes 9 de Octubre de 1906.

"El Directorio de la Junta de Propietarios del Almendral no acepta el proyecto del Sr. Arriagada".

- 1º "Porque su trazado de nuevas plazas y avenidas perjudica a muchos propietarios que se verán obligados a enajenar sus propiedades, que quedan inutilizadas con el nuevo trazado".
- 2º "Por haber llegado a un acuerdo definitivo con S.E. el Presidente de la República, no habiendo necesidad, por lo tanto, de una transacción que la Junta de Propietarios no acepta ni ha propuesto".

FORMULA DE ACUERDO

El camino para llegar a una formula de acuerdo se plasmo definitivamente en la Ley Nº 1887 que dictó medidas para reparar los daños causados a la ciudad de Valparaíso por el terremoto de Agosto de 1906.

Esta ley fue elaborada por el ejecutivo y promulgada el 6 de Diciembre de 1906 y es la que se cita a continuación:

Lei núm. 1,887 que diota medidas para reparar los daños causados a la ciudad de Valparaíso por el terremoto de agosto de 1906.

(Esta lei fué promulgada en el *Diario Oficial* núm. 8,669, de 6 de diciembre de 1906).

Lei núm. 1,887.—Por cuanto el Congreso Nacional ha dado su aprobacion al siguiente

PROYECTO DE LEI:

ARTÍCULO PRIMERO. Para reparar los daños causados por el terremoto del 16 de agosto último en la ciudad de Valparaíso, para precaver a esta ciudad de inundaciones i mejorar sus condiciones hijiénicas, se ejecutarán los siguientes trabajos:

- 1.º Abrir en el barrio del Almendral nuevas calles, plazas i avenidas i suprimir, ensanchar i rectificar las antiguas;
- 2.º Nivelar dicho barrio dándole la altura i el declive correspondiente;
- 3.º Pavimentar en el mencionado barrio las calles i construir las aceras;
- 4.º Trasladar en el mismo barrio las cañerías de gas, agua potable i desagües i las líneas de tranvías i de alumbrado eléctricos;
- 5.º Reparar o reconstruir los establecimientos públicos de educacion o beneficencia, los templos parroquiales i demas edificios públicos;
- 6.º Construir cauces i las demas obras necesarias para precaver de inundaciones a la ciudad; i
- 7.º Abrir nuevas calles o ensanchar i regularizar las antiguas, entre el Camino de Cintura i el pié de los cerros en la forma que mejor se armonice con la topografía del terreno i con las prescripciones de la hijiene.

Todos los trabajos anteriores se ejecutarán con arreglo a los planos i a los límites que apruebe el Presidente de la República, oyendo a la Municipalidad respecto de las obras de carácter municipal, i no se aplicarán a estos trabajos las disposiciones de la lei de 6 de diciembre de 1876.

ART. 2.º Se declaran de utilidad pública los terrenos necesarios para ejecutar las obras indicadas en el artículo precedente, en conformidad a los planos que apruebe el Presidente de la República.

La espropiacion se llevará a efecto con arreglo a lo dispuesto en la lei de 18 de junio de 1857.

El plazo máximo para iniciar las espropiaciones será de seis meses para los predios de la parte plana de la ciudad i de dos años para los de los cerros, contados ámbos plazos desde la fecha de la promulgacion de esta lei.

Los propietarios de predios colindantes a las calles que se supriman i que por esta supresion quedaren privados de acceso a la via pública, tendrán derecho a que se les compren por el Fisco, fijándose su precio en la forma establecida en esta lei para las espropiaciones.

ART. 3.º Los gastos que origine el cumplimiento de la presente lei se satisfarán:

1.º Por el Fisco con los fondos que consulta el art. 5.º, previniéndose que de esos fondos se destinarán trescientas mil libras esterlinas a la reparacion i reconstruccion de los edificios públicos;

2.º Por los propietarios, quienes pagarán la mitad del costo de nivelacion i pavimentacion de las calles i construccion de aceras en el frente de sus respectivas propiedades, en la forma determinada por la lei núm. 1,463, de 11 de junio de 1901.

Los que no quisieren pagar tendrán derecho a que se les compre su propiedad a justa tasacion;

3.º Con el producto de los terrenos espropiados o comprados que no fueren necesarios para calles, plazas o servicios públicos.

Estos terrenos se enajenarán en pública subasta, escepto aquellos que se tomen de la via pública i cubran partes de las propiedades actuales, los que serán vendidos a los propietarios colindantes a justa tasacion de peritos;

4.º Por la Municipalidad de Valparaiso, por el saldo si lo hubiere, i a este efecto contratará empréstitos con garantía de la contribucion de haberes i podrá subir esta contribucion hasta el cinco por mil durante la vijencia de dichas empréstitos.

Los empréstitos i el aumento de la contribucion deberán ser aprobados únicamente por el Presidente de la República.

El aumento de la tasa del impuesto de haberes sobre el tres por mil será destinado esclusivamente al servicio de los empréstitos que se contraten en virtud de la autorizacion que precede.

Se declara inembargable la parte de la contribucion de haberes afecta al servicio de dichos empréstitos.

ART. 4.º Una comision compuesta del Intendente de la provincia, del primer Alcalde de la Municipalidad de Valparaiso i de cinco personas mas designadas por el Presidente de la República, tendrá a su cargo la direccion de todos los trabajos i las adquisiciones i espropiaciones de terrenos que deben hacerse para dar cumplimiento a los artículos precedentes, i procederá con arreglo a las órdenes e instrucciones del Presidente de la República.

ART. 5.º Se autoriza, por el término de dos años, al Presidente de la República para contratar un empréstito de un millon cien mil libras esterlinas, a un tipo que no exceda de cuatro i medio por ciento de interes anual i de dos por ciento de amortizacion acumulativa, tambien anual.

Mientras pueda disponerse de los fondos provenientes del empréstito que autoriza el anterior inciso, se faculta igualmente al Presidente de la República para que emita vales de tesorería, con seis por ciento de interes i cuatro por ciento de amortizacion acumulativa anual, los cuales se cancelarán a la par con el producto del empréstito.

El producto de este empréstito i medio millon de libras esterlinas del empréstito contratado por lei núm. 1,835, de 14 de febrero del presente año, se emplearán esclusivamente en las obras de Valparaiso, con arreglo al número 1.º del artículo 3.º de la presente lei i preferentemente al pago de las espropiaciones a que se refiere el artículo 2.º de esta lei.

I por cuanto, oido el Consejo de Estado, he tenido a bien aprobarlo i sancionarlo; por tanto, promúlguese i llévase a efecto como lei de la República.

Santiago, a 6 de diciembre de 1906.—PEDRO MONTT.—*V. Santa*

EL MERITO DE LA LEY.

Su principal mérito consistía en que reglamenta lo relativo a expropiaciones enajenaciones e indemnizaciones en una forma que satisfacía los intereses, tanto de los afectados del Almendral como los de la Junta General de Vecinos de Valparaíso y del propio Gobierno.

LA JUNTA DE RECONSTRUCCION.

En cuanto a la extensión y detalle de los trabajos de transformación, -señala uno de sus artículos-, es -tos serían fijados según los planos aprobados por el Presidente de la República, entregando la supervisión de las obras a una junta especial formada por: el Intendente de la provincia señor Enrique Larraín Alcalde, el Alcalde Municipal Sr. Enrique Bermudez, y cinco vecinos, todos ellos designados por el Gobierno.

PERSONALIDADES

Entre las personalidades que integraron esta Junta de Reconstrucción figuran: ALEJANDRO BERTRAND que sería el autor del plano definitivo, ALEJO BARRIOS, SANTIAGO LYON Y FRANCISCO VALDES VERGARA.

EL CRITERIO PARA LA RECONSTRUCCION DEL ALMENDRAL

El criterio que aplicaría la Comisión de Reconstrucción a partir de las bases propuestas en el anteproyecto Bertrand fue el de conservar en lo posible la antigua planta del Almendral, llevando a cabo solo aquellas obras necesarias para proporcionar "condiciones de belleza e higiene" - consecuentes con el pensamiento urbanístico de la época -, atendiéndoa los recursos financieros disponibles , y también al animo de lesionar en mínima forma los intereses particulares de los propietarios a quienes afectaba esta transformación.

EL FIN PRINCIPAL.

Salvar al AlMendral de futuras inundaciones y calamidades que afectaban a esta parte de la ciudad, al adoptar un nivel conveniente para el escurrimiento de las aguas, al mismo tiempo prevenirse de las consecuencias por nuevos terremotos, incendios y demás perjuicios que estos o riginaban.

BASES DE ACCION PROPUESTAS POR BERTRAND EN SU ANTEPROYECTO

I. RECTIFICACION DE CALLES

- Esta obedecería a tres propósitos:

- 1) Abreviar un trayecto.
- 2) Supresión de recodos bruscos.
- 3) Ser indispensables para la rectificación de un cauce.

## II. ENSANCHE DE CALLES

- Se realizaría a ambos lados, para una mejor rectificación y trazo de la calle, respetando aquellos edificios valiosos y en buen estado.
- Se fijaría un ancho mínimo y un ancho máximo de calle.

Ancho mínimo: Se aplicaría a las menos importantes, consultando la posibilidad de tránsito de vehículos de cualquier clase en ambos sentidos , y con aceras desahogadas.

Ancho máximo: Que se aplicaría para las avenidas de gran tránsito con doble línea de tranvías, doble carretera y aceras anchas.

Entre estos dos límites se fijaría el ancho definitivo de cada calle considerando los siguientes aspectos:

- 1) Su caracter de simple calle residencial, comercial o vía de comunicación entre diversos puntos o barrios.
- 2) La importancia futura que podrían tomar como vías de acceso a nuevos centros de población.

## III. APERTURA DE NUEVAS CALLES Y VIAS.

- Considerando para su ejecución los siguientes aspectos:

- 1) Establecer una comunicación plana y expedita al pie de los cerros, desde la calle Aldunate hasta la de Ranca-gua, por vía de carretera y tranvías.
- 2) Evitar los retrocesos impuestos al tráfico entre la parte oriental de la calle Victoria y el Barón, por el trazo existente de las calles en ese momento.
- 3) Subdividir manzanas que excedan de 100 metros por to - dos sus costados.
- 4) Regularizar la planta de los barrios comprendidos entre el nuevo camino plano del pie de los cerros (calle Co-lón) y estos en las rinconadas respectivas.

#### IV. APERTURA DE NUEVAS PLAZAS.

- Se formarían tres plazas como mínimo para El Almen - dral.

- 1) Una que tendría por base el jardín municipal de La Vic-toria, dando origen a la actual Plaza Italia.
- 2) Otra que ocuparía parte de una o de las dos manzanas situadas entre las calles Maipú (actual Pedro Montt) y Victoria, entre las de Olivar (actual y (ac-tual
- 3) Otra hacia la extremidad superior de la que era en esa época la calle del Colegio.

#### V. SUPRESION DE CALLES.

- Se procedía a cerrar calles, pasajes, o callejones que perjudicaban la salubridad, y también las que dejaban entre una y otra calle sitios estrechos no aptos para construir casas de habitación.

#### VI. NIVELACION.

- Como base para los niveles definitivos de las calles se tomaba el nivel de la Avenida Brasil con una cota media de 5.2 metros sobre la marea media.

#### VIII. SANEAMIENTO.

- Se procedería al abovedamiento de las cauces determinando nuevas secciones y pendientes para el mejor escurrimiento de las aguas.

PROYECTO BERTRAN

ES EL PROYECTO DEFINITIVO Y ORIGEN PLANTA ACTUAL DE VALPSO.

Este proyecto constituye la síntesis de las ideas propuestas por el ingeniero Alejandro Bertrand miembro de la Junta General de Vecinos de Valparaíso y de la Junta de Reconstrucción, ideas que fueron discutidas y aprobadas por dichas comisiones y aceptadas por los propietarios del Almendral el cuatro de Enero de 1907.

Las soluciones dadas en este diseño definitivo, aprobado oficialmente por el Gobierno de la época, son las que prevalecerán con muy pocas modificaciones hasta nuestros días, conformando la planta actual del Almendral.

## BERTRAND COMO URBANISTA PORTEÑO

Antes de iniciar la descripción de su proyecto relativo al Almendral, resulta interesante rescatar aunque en forma somera otras concreciones urbanas realizadas por Alejandro Bertrand presentes visual y estructuralmente en la imagen ambiental de ciertos cerros porteños.

### LA TRANSFORMACION DEL CERRO EL MOLINO

En 1886 se le había encomendado la transformación urbana del cerro El Molino de Valparaíso, proponiendo para tal efecto, un nuevo tipo de planta urbana que difería del ~~damero~~ damero o malla con manzanas cuadrangulares ya adoptado en los cerros Barón, Cordillera, Monjas, Concepción, el nuevo diseño consistía en lo siguiente:

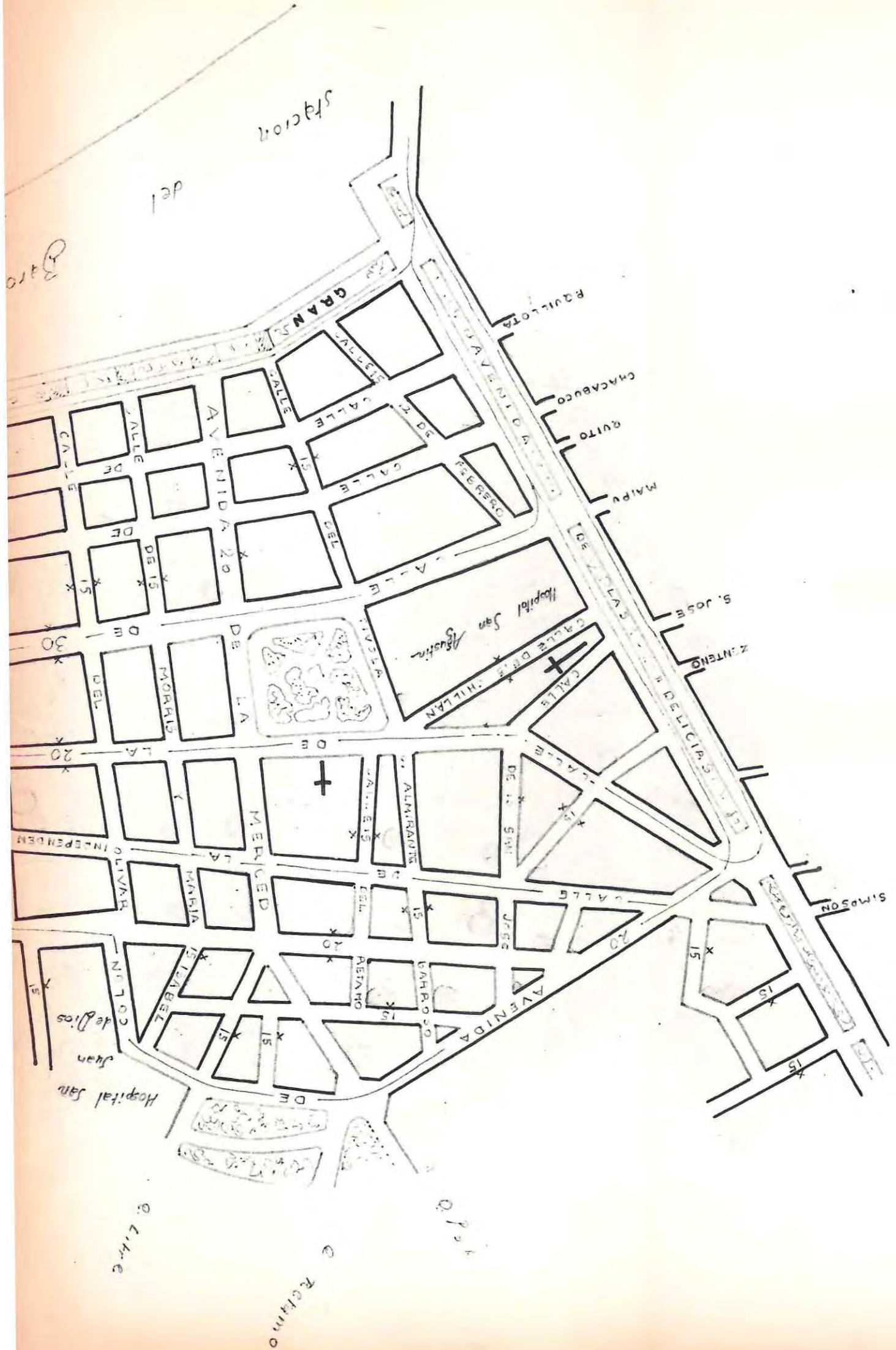
### EL DISEÑO PROPUESTO

Establecía un camino continuo en "Zig Zag" con una pendiente apropiada para los carruajes, y sería estas secciones o trazos de calles mediante terrazas horizontales en donde se levantarían las casas de habitación.

### CUALIDADES

Con este nuevo método de abordar urbanamente la pendiente pronunciada de los cerros se solucionaba el principal defecto del Damero, forma a su juicio "sin conexión alguna con la topografía del terreno y las prescripciones de la higiene".





PLANO BERTRAND

PLAZAS Y JARDINES.

Plaza Victoria.

Recibiría un ensanche por el costado oriente que es el que corresponde al de la calle Edwards, el costado poniente donde estuvo el Teatro de la Victoria, se retiraría hasta dejar la calle Molina con un ancho de 20 metros en esa parte, dejando el terreno donde se construiría el nuevo Teatro y Casa Consistorial con frente a calles de 20 metros.

Jardín de la Victoria (actual Plaza Italia).

Recibiría el ensanche único que fue posible hacer, hasta llegar a la calle General Cruz.

Este jardín considerado de reuniones y con ciertos sería cerrado por todos los costados con reja.

Nueva Maza frente a la Iglesia de la Merced. (Actual Plaza O'Higgins).

Ocuparía el espacio comprendido entre las calles Victoria (el nuevo Boulevard de la ciudad), Merced (actual Uruguay), Maipú (actual Pedro Montt y (actual

Jardín de Pocuro (actual Plaza Montaneda).

Quedaría deslindando con la avenida Colón extendiéndose hacia el cerro, para ocupar el espacio compren-

dido entre las quebradas de Litre y Pocuro. Con una superficie de aproximadamente 20.000 metros cuadrados.

CALLES LONGITUDINALES.

Avda. Brasil.....	46 metros
Calle Yungay .....	20 metros
Calle Chacabuco .....	20 metros
Calle Victoria (entre la Plaza Victoria y la Plaza Italia e.d. actual Pedro Montt .....	
Calle Victoria (entre la Plaza Italia y la Avenida Argentina actuales).....	20 metros
Calle Independencia.....	20 metros
Avda. Colón .....	20 metros

CALLES TRANSVERSALES

Calle Edwards .....	20 metros
Calle Carrera .....	15 metros
Calle Las Heras .....	20 metros
Calle Rodriguez .....	15 metros
Calle Freire .....	15 metros
Calle General Cruz (se prolongaba hasta la Avda. Colón para regularizar el jardín de la Victoria, actual Plaza Italia)	
Avenida Jaime (actual Avda. Francia).....	26 metros
Calle San Ignacio .....	15 metros
Calle Olivar (actual Simón Bolívar).....	15 metros
Calles María Isabel y Morris Unidas (Actual Morris)...	15 metros
Avda. Merced (actual Avda. Uruguay).....	26 metros
Calle y Almirante Barroso, unidas (actual Almirante Barroso).....	15 metros

Calle Retamo .....	15 metros
Calle 12 de Febrero .....	15 metros
Calle San José (actual J. Ross).....	15 metros

#### CALLES DIAGONALES

Se propusieron como el mejor sistema para regularizar los estrechos barrios de las RINCONADA DE POCURO Y DE AGUILA (actual zona del Parque El Litre), y también para facilitar la comunicación y circulación entre dichos barrios y la Avda. de Las Delicias, actual Avda. Argentina.

Calle Las Canas .....	15 metros
Calle Pocuro .....	15 metros
Calle Orella .....	15 metros
Avda. Litre .....	15 metros
Hontaneda .....	20 metros
Rancagua .....	15 metros
Calle Chillán (actual Enrique Deformes).....	15 metros

#### ACERAS Y CALZADAS

Secciones Propuestas: Aceras =  $1/3$  del ancho de la calle

Calzadas =  $2/3$  del ancho de la calle.

#### PAVIMENTACION

Como solución inicial se propuso el adoquinado, ya que el asfalto si bien era lo ideal, sería inconveniente en un terreno de relleno con poca consistencia.

CAUCES

Se ejecutarían cuatro cauces totalmente above dados bajo las calles transversales de 20 y 26 metros, las aguas de estas desembocarían sobre el nivel de la pleamar normal, e.d. 0,5 metros sobre el nivel cero de las mareas.

Los cauces son:

De la Merced (bajo la Avda. actual).

- Este cauce reúne las aguas de las quebradas de Pocuro, Retamo, Litre.

De Jaime (bajo la Avda. Francia actual).

De Las Heras (bajo la misma avenida actual)

- Este cauce reúne las aguas de las quebradas de Las Monjas y de La Aguada.

De Edwards (bajo la misma calle actual).

LINEAS DE TRANVIAS

El nuevo proyecto modificaba las líneas existentes de tracción eléctrica, fijando nuevas líneas longitudinales y líneas de circunvalación de los cerros.

LINEAS LONGITUDINALES  
POR:

CARACTERIS-  
TICAS

Avda. Brasil ..... doble línea

Avda. Victoria (entre Francia y Plaza de la Victoria) ..... doble línea

Calle Maipú (actual P. Montt entre Francia y Avda. Argentina) .... doble línea

Avda. Independencia ..... una línea  
 Avda. Victoria (entre Jaime , actual Francia  
 y Delicias)..... una línea

LINEAS DE CIRCUNVALACION  
 POR:

CARACTERISTICAS

Avda. Colón..... doble línea  
 Avda. Argentina..... doble línea

#### PROPOSITOS DE LA AVENIDA DE CIRCUNVALACION

"Proyectada en terrenos planos, servirá para recibir toda la población de los cerros.

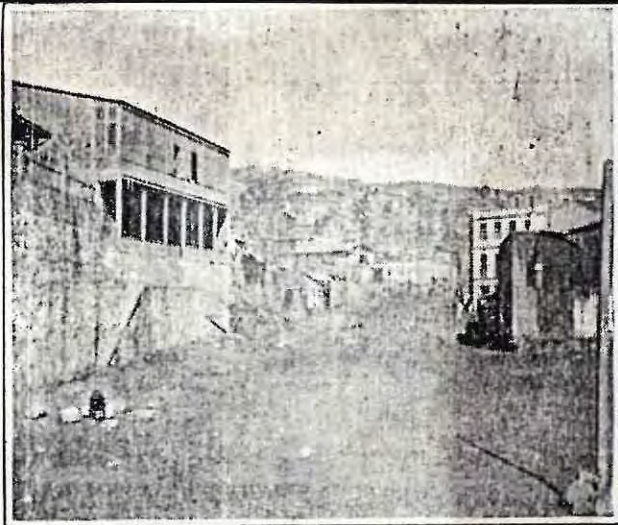
Podrá construirse quintas y chalets, que darán un lindo aspecto a la ciudad, será la que sirva de partida a las diferentes calles que deberán construirse por las quebradas hacia el Camino de Cuntura; y finalmente , como calle estratégica, prestara inapreciables servicios a la autoridad".

"Con el ancho indicado, será la de tráfico más corto para los vecinos del barrio de las Zorras" - (actual Santos Ossa)", llamado a un gran porvenir para el futuro si se lleva a cabo la construcción del ferrocarril eléctrico a Santiago".

"Continuaron siendo las que faciliten el tráfico del comercio entre los ferrocarriles del Estado y la aduana".



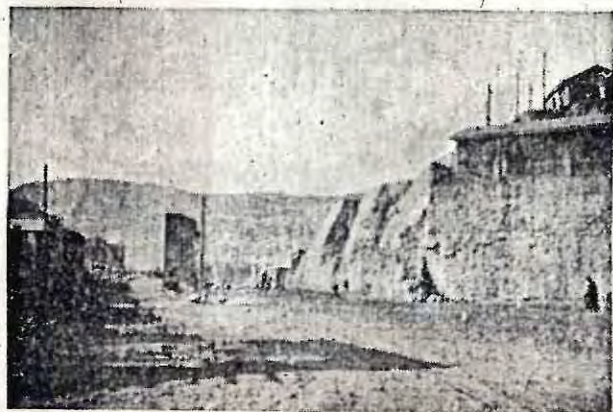
Apertura del tranque de la calle de Pocuro



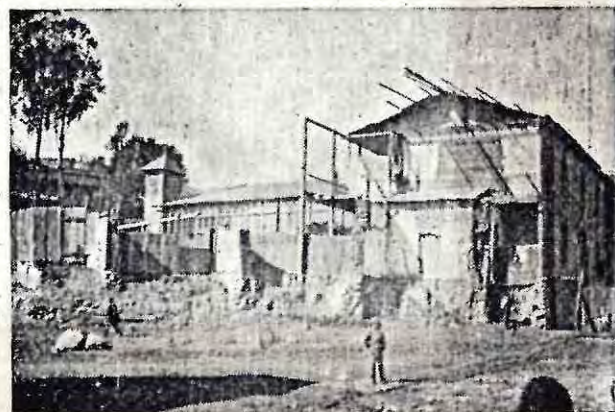
Avenida Colón, al llegar á las Delicias.



Visita de los caballeros que componen la Junta de Reconstrucción en la calle de Jaime



Avenida Colón, sitio que ocupaba antes el cerro Canciani.



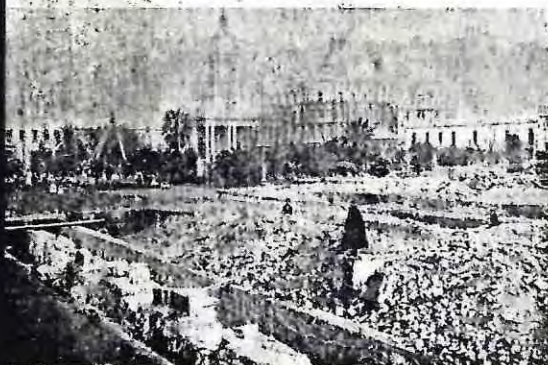
Restos que quedan del Asilo de Providencia, calle de Colegio y Avenida Colón.



Una calle que se rfe del asfalto Trinidad.



Levantando el nivel de la plaza de la Victoria.



La construcción de un cauce en la calle Edwards.



Una calle intransitable.



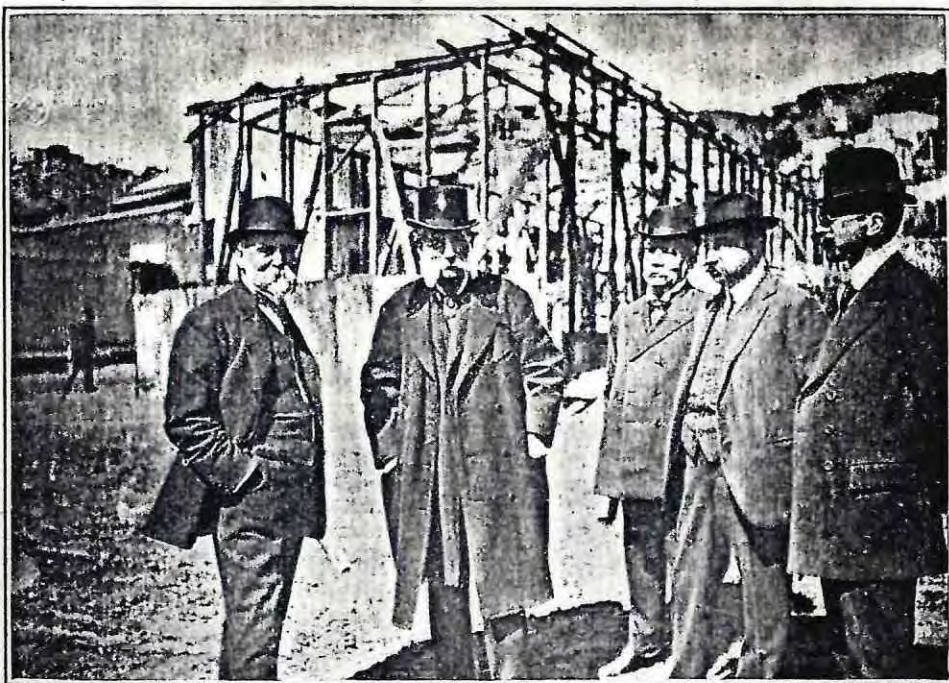
LAS COMPAÑIAS DE GAS, ELÉCTRICA Y DESAGÜES ENTREGADAS AL SPORT DE LAS ZANJAS.



Aspecto de la calle Maipú.



Nivelando en la Gran Avenida.



Señores Budge, Barrios y Errázuriz y otros miembros de la Junta de Reconstrucción.

EN la mañana del 6 de Septiembre, los miembros de la Junta de Reconstrucción de Valparaíso hicieron una detenida visita al barrio del Almendral con el objeto de recibir sobre el terreno algunas explicaciones del

señor Budge antes de su partida á Europa.

La visita importa grandes reformas para el futuro, en lo cual estuvieron de acuerdo casi en unanimidad todos los señores miembros de la Junta Reconstructora.



Al enfrentar á la calle de la Merced, final de la misma, desde la Avenida Colón, la Junta en visita de inspección.



Avenida Colón, cerro de La Cruz, apertura de la Avenida, desmonte del cerro, la Junta de reconstrucción visita estos sitios.