

MODERNIZACIÓN AUTORITARIA Y RENOVACION DEL ESPACIO URBANO: SANTIAGO DE CHILE, 1927-1931

*Gonzalo Cáceres Quiero**

I. LA ADMINISTRACION IBAÑISTA: OBRAS PUBLICAS Y DESARROLLO URBANO

El abrumador triunfo electoral alcanzado por Carlos Ibáñez del Campo en mayo de 1927 y su posterior investidura presidencial, en julio de ese mismo año, constituyeron hitos significativos en el tránsito experimentado por el aparato público hacia una organización de características modernas (1). Si bien la sumatoria de orientaciones que sustentarian la construcción de un Estado Moderno —entre los cuales sobresalía una disposición industrializadora e intervencionista (2)— emergieron con visible fuerza durante los movimientos militares de 1924 y 1925, su posibilidad de aplicación había sufrido retardos y postergaciones. Al interior de ese escenario la arrolladora victoria lograda por Ibáñez, no exenta de irregularidades y amplia abstención (3), representó un espaldarazo decisivo tanto para el nuevo gobierno que se inauguraba como para la ejecución de un vasto programa de mudanzas y transformaciones.

Los lineamientos que ordenarian el itinerario hacia un Estado Moderno habían sido precisados algunos meses antes del comicio presidencial. Sobre este punto la conducción gubernamental, desde los primeros meses de 1927, venía comunicando a la opinión pública un mensaje inequívoco: la administración encabezada por Carlos Ibáñez del Campo buscaría la reforma económica, el fortalecimiento del poder Ejecutivo y la modificación substantiva del tamaño y funcionamiento de la burocracia estatal. Medidas todas ellas fuertemente inspiradas en la "...prescendencia de toda consideración de orden partidista o personal" (4).

Distante del discurso político tradicional y próximo a un modelo de gestión autoritaria y tecnocrática, la administración ibañista no sólo intentaría modificar las orientaciones hasta ese momento imperantes en la estructura estatal —incorporando formalmente una labor de protección y promoción social—, se proponía, además, solucionar aquellos que percibía como graves problemas nacionales.

De acuerdo al diagnóstico existente entre los líderes del nuevo gobierno, las alternativas de solución a esos grandes dilemas colectivos obligaban a una imperiosa reorganización de las fuerzas productivas, privilegiado motor de la economía nacional (5). Emergía, entonces, con elocuente claridad, el objetivo central del proyecto ibañista: adelanto, progreso y desenvolvimiento económico. Con todo, la clave para activar el proceso de construcción de un "Chile Nuevo" no sólo demandaba la reanimación del crecimiento económico, proceso necesariamente comandado por un gobierno activo y eficiente, reclamaba además un gigantesco esfuerzo reestructurador.

Desde un primer momento el interés estatal se concentró en tres tareas prioritarias: reforma de la administración pública, creación de un importante número de instituciones de crédito y fomento a la producción y organización de un plan general de obras públicas (6).

Rápidamente la ejecución de un vasto plan de obras públicas, precondition para un desarrollo vigoroso de las fuerzas productivas, adquirió destacada importancia. En consonancia con ello, durante los primeros meses de 1928, se dio comienzo a un ambicioso programa de inversiones reproductivas. Entre ese año y 1930

* Licenciado en Historia, Universidad Católica. Integrante del Programa Urbano de la Corporación JUNDEP.

la sistemática construcción y reparación de caminos y puentes, sumado a la ejecución de obras de agua potable, alcantarillado, regadío, remodelación y construcción de puertos, logró significativa notoriedad tanto en las áreas urbanas como en las zonas rurales (7).

Algunos meses antes que se iniciara dicho programa, conocido bajo el nombre de "Plan de Obras Públicas" (8), las autoridades gubernamentales fijaron su vista hacia un hito insoslayable para cualquier observador nacional o extranjero: Santiago de Chile. Capital de la República, polo de crecimiento, núcleo densamente poblado, cara visible del desarrollo nacional; la urbe más importante del país proyectaba a los ojos de la nueva administración una imagen global que no se compadecía con sus propósitos modernizantes (9).

La respuesta gubernamental no se hizo esperar. A sólo meses de haber asumido el cargo de Ministro del Interior, Enrique Balmaceda Toro –hijo del ex mandatario José Manuel Balmaceda (10)– cumplió un exhaustivo recorrido por diversos barrios de la ciudad, en su mayoría de características modestas (11). La visita, verificada el 20 de junio de 1927 y que incluyó un extenso trayecto por la zona norte de la ciudad, a saber: la Avenida Fermín Vivaceta, el barrio Las Hornillas, el área adyacente al Hipódromo Chile y el barrio Matadero, fue el desenlace lógico de una comunicación previamente enviada por Balmaceda Toro a los ediles de Santiago, Valparaíso y Viña del Mar.

En esa misiva el Ministro del Interior expresaba un interés concreto: la voluntad del gobierno por cooperar, dentro de su esfera de atribuciones, en la obra de regularización y modernización de los servicios urbanos en cada una de esas tres ciudades (12). En rigor, se trataba de una situación novedosa. Nunca antes una autoridad ubicada en un lugar tan prominente de la administración pública había ofrecido, sin presión alguna, asistencia a los poderes locales en cuestiones relativas al equipamiento comunal y barrial (13).

La preocupación de la autoridad ministerial respondía a la constatación de una severa disyuntiva: la capital de la República, el más populoso de todos los centros poblados ubicados en el territorio nacional, distaba con mucho de ser un modelo a imitar por las restantes ciudades adscritas al sistema urbano.

El panorama que nítidamente emergía del recorrido que el Ministro del Interior, el Intendente de Santiago y la máxima autoridad policial cumplieron el 20 de junio de 1927, no daba pie a confusiones. El sector visitado carecía, en amplios segmentos de su estructura interna, de aquellos equipamientos imprescindibles para satisfacer los requerimientos provenientes de su población residente.

No se trataba sólo de una limitación referida a la insuficiente o nula pavimentación, al débil y precario sistema de alumbrado o al caótico estado del tránsito público, las dificultades existentes también incluían otros problemas relativos a la mendicidad, el aseo público, la polución acústica y el encarecimiento de los consumos (14).

La dramática materialidad de la miseria, plenamente visible en los conventillos y pocilgas de Independencia, Recoleta y Bellavista, adquiría una dimensión todavía más deprimente a causa de las severas deficiencias o completa inexistencia de servicios urbanos en aquellas zonas menos consolidadas de la urbe (15). La insoslayable percepción de dicha realidad, que por momentos parecía experimentar una vigorosa alza en vez de una paulatina retirada, reforzó las opiniones en favor de un mejoramiento de la calidad de vida de los sectores populares; situación, por lo demás largamente esperada, muchas veces demandada y sobre la cual había cristalizado un pronunciado consenso.

Para Balmaceda Toro el diagnóstico de la situación permitía una sola conclusión: ciertos barrios de la ciudad, en especial aquéllos habitados por sectores populares o de ingresos medios, presentaban una deplorable condición de abandono y pobreza (16). Atenuar las diferencias existentes entre las zonas consolidadas y aquellos sectores empobrecidos de la urbe, sobresalía, entonces, como un propósito prioritario.

Pero la modernización de los servicios urbanos requería además una coordinación diligente capaz de llevarla a efecto. La resolución a dicha disyuntiva adquirió un perfil preciso cuando, en una medida poco frecuente, Manuel Salas Rodríguez, a la sazón Intendente de la Provincia, fue nombrado en el cargo de Alcalde de Santiago sin perder sus anteriores responsabilidades (17).

El cumplimiento de tal determinación, llevada a efecto el primer día de septiembre de 1927, implicó además la inmediata y total reorganización de la administración municipal (18). A partir de ese momento la Municipalidad de Santiago y la comuna bajo su jurisdicción ingresaron a una etapa signada por el desarrollo de una amplia variedad de iniciativas y proyectos.

II. UNA COYUNTURA TRANSFORMADORA: LA GESTION EDILICIA DE MANUEL SALAS RODRIGUEZ

La concentración de atribuciones en torno a la figura de Manuel Salas Rodríguez corrió paralela a un reforzamiento de las obligaciones tradicionalmente ejercidas por el municipio, a saber: aseo, ornato y vigilancia. Mientras esto acontecía, se programaron nuevas obras al tiempo que se aceleró la culminación de una serie de trabajos inconclusos, heredados de la anterior gestión municipal encabezada por Luis Phillips (19).

Aunque las iniciativas edilicias se dispersaron en diferentes ámbitos, adquirieron un lugar de privilegio, por causa de su magnitud y costo, la profusa pavimentación de calles y avenidas; la expropiación, rectificación y ensanchamiento de importantes arterias, tanto en la zona céntrica como en límite comunal, y la remodelación de la Plaza Italia, proyectada por Phillips, pero concluida con Salas Rodríguez.

Sería erróneo suponer que se trataba de obras carentes de una organización general o desprovistas de una planificación previa. En rigor, los proyectos llevados adelante bajo la administración Salas Rodríguez constituyeron la materialización de una serie de iniciativas de transformación largamente debatidas desde mediados de la década del diez (20). El programa de realizaciones ejecutado bajo su intendencia-alcaldía, compartía con aquellos proyectos formulados entre 1912 y 1925, a lo menos dos principios. Percibía, por una parte, que era necesario demarcar la ciudad "con un cerco de avenidas amplias", mejorando, de paso, tanto sus accesos principales como sus barrios centrales. Y sostenía, de otra parte, que era necesario formar plazas y parques, con el propósito de purificar el, por momentos, enrarecido aire de la ciudad.

Pese a que los trabajos referidos a la habilitación de áreas verdes alcanzaron sólo el nivel de propuestas, postergándose de este modo el hermoejamento del Zanjón de la Aguada, sí pudieron completarse sustantivas modificaciones en calles y avenidas. En este sentido, y mientras el área central de la ciudad fue el escenario privilegiado para la rectificación y apertura de calles, algunas avenidas próximas al límite comunal fueron las escogidas para ser sometidas a un ensanchamiento, en forma tal de convertirlas en arterias plenamente habilitadas. Esto sucedió con la Avenida Viña Mackenna, entre Avenida Matta y calle Franklin, y lo que tendría que haber acontecido con una serie de calles y avenidas, que, de acuerdo a lo previsto por Salas Rodríguez, conformarían un armonioso anillo de circunvalación en torno a la ciudad (21).

De haberse completado dicho proyecto, que establecía un ancho homogéneo para la avenida radial y una distribución similar de calzadas, arboledas y paseos, Santiago habría acogido, en propiedad, un elemento característico del reticulado urbano parisino, carioca o bonaerense: el boulevard. Desafortunadamente para sus impulsores, la iniciativa se tomó en su conjunto impracticable. Pese a ello la capital de la República experimentó un cambio de consideración tanto en lo relativo a la pavimentación de calles y avenidas como en lo relativo al alumbrado público.

Considerada una exigencia a cumplir por sucesivas administraciones municipales, la pavimentación de la comuna de Santiago había conseguido hasta ese momento un pausado avance (22). Retrasada por causa de insalvables deficiencias presupuestarias, la promulgación de la Ley N° 4.180, el 27 de septiembre de 1927, modificaría bruscamente el ritmo de pavimentación (23). Dicha normativa, que a diferencia de leyes anteriores hizo recaer ya no en las siempre reducidas arcas municipales sino que en los propios propietarios el casi completo financiamiento de las obras, apresuró la pavimentación de una serie de vías (24).

Los cambios se hicieron notar en un plazo extraordinariamente breve. Bajo el criterio de conformar una red de calles y avenidas tendientes a facilitar la expedita comunicación entre aquellos puntos de mayor atracción dentro del radio urbano, la pavimentación cambió la fisonomía de una serie de importantes vías de ingre-

so a la comuna. Con todo, y a tan sólo un par de años de su entrada en vigencia, la comuna de Santiago exhibía un buen nivel de pavimentación no sólo en la mayor parte de sus alternativas de acceso: Avenida Providencia, Avenida Irarrázaval, Avenida Santa Elena, Avenida Vicuña Mackenna, Santa Rosa, San Diego, Bascuñán Guerrero, Exposición, Ecuador, San Pablo, Mapocho, Carrascal, Fermín Vivaceta, Avenida Independencia, Avenida Recoleta, El Salto, sino que además comenzaba a mejorar la movilización entre dos puntos cualesquiera de la ciudad (25). Esto último, gracias a la pavimentación de una serie de calles que en cierta medida constituían una avenida de circunvalación en torno a la ciudad (26).

Interesada en aumentar la prosperidad y tranquilidad de la comuna, la activa gestión edilicia liderada por Salas Rodríguez —en estrecha cooperación con la Junta de Vecinos— fue capaz de implementar una amplia variedad de adelantos como resultado de una profunda reorganización del gobierno y las finanzas municipales. Pese a que al momento de iniciar su período, los ingresos municipales habían aumentado tenuemente —las cifras crecieron de veintisiete millones de pesos en 1927 a veintiocho millones en 1928—, los recursos existentes eran insuficientes para cumplir las metas previstas. A partir de esa realidad y con el propósito de avanzar en el itinerario de transformación de la comuna, el intendente-alcalde propició la obtención de un importante empréstito en el extranjero (26). Si bien la administración local no hizo sino ocupar a escala reducida un mecanismo ampliamente utilizado por la conducción económica gubernamental, el procedimiento gozaba de una peligrosa fragilidad.

Con todo, y pese a haber aumentado los montos de financiamiento disponibles, un conjunto significativo de obras estaban incompletas o habían sufrido una postergación indefinida cuando la administración de Carlos Ibáñez determinó, a mediados de noviembre de 1928, la impracticabilidad de poseer, en forma simultánea, el cargo de alcalde con el de intendente.

Distanciado de cualquier escenario problemático y rodeado por una aureola de reconocimiento y triunfo (28), Salas Rodríguez concluyó su período al mando de la Municipalidad de Santiago (29). Aunque sólo pudo contemplar un fragmento de sus ideas conclui-

das, para amplios sectores de la opinión pública las obras ejecutadas o en desarrollo habían modificado el aspecto de la ciudad, transformando en un grado no despreciable ciertas dimensiones de la vida comunal (30).

Santiago, de acuerdo al criterio de muchos ciudadanos, había ingresado a una etapa substantivamente distinta. De acuerdo a esa percepción la capital comenzaba a perder su apariencia de vieja ciudad colonial; la expansiva vorágine de lo nuevo reemplazaba las manifestaciones más emblemáticas de lo viejo. Reforma, modernización y urbanización eran palabras que tras larga espera por fin adquirían una expresión tangible (31).

Evidentemente no todo fue concebido y realizado bajo la gestión Salas Rodríguez. Ciertas zonas de la ciudad acogieron tres tipos de inversiones. De una parte, las obras realizadas por el gobierno central, bajo el ítem: "Plan de Obras Públicas" (32). De otra, las actividades emprendidas por el propio municipio de Santiago relativas a equipamiento e infraestructura comunitaria. Y, por último, las inversiones realizadas por privados en áreas residenciales, comerciales e industriales.

La renovación de la estructura urbana, en momentos en que la coyuntura económica nacional presentaba un balance ampliamente favorable para la actividad privada, gatilló un espectacular incremento en la industria de la construcción (33). Consecuentemente aquella imagen "de aldea oscura, mal pavimentada y sucia" (34), característica de un centro urbano vetusto y achatado, dio paso a una realidad nueva, organizada en torno a la vigorosa imagen de una urbe en dinámico desarrollo.

III. EL AUGE DE LA CONSTRUCCION: LA SIMULTANEIDAD ESTILISTICA Y LA APARICION DE UN LENGUAJE ARQUITECTONICO MODERNO

A juzgar por una gran cantidad de testimonios coincidentes, Santiago hacia 1930, o por lo menos ciertas secciones de la ciudad, estaban próximos a conseguir el *status* de ciudad moderna:

"Santiago se arregla, se remoza, se urbaniza, se hace ciudad moderna. Rincones olvidados largos años por la escoba, se limpian y embellecen. Todo despierta en esta ciudad que durmió tanto años un sueño de provincia española de otros tiempos" (35).

Pero, ¿la modernidad arquitectónica sólo evocaba a la Escuela de Chicago o a un actualizado eclecticismo? La construcción de un significativo edificio en pleno centro de la ciudad nos obliga a desechar una respuesta positiva.

Precisamente el año 1929 el equipo profesional constituido por Jorge Arteaga y Sergio Larraín GM. tuvo la posibilidad de proyectar un edificio comercial para un ciudadano alemán vecindado en Chile. La construcción del edificio Oberpaur, creación de este último y que incluyó una serie de elementos de tono racionalista: plantas libres, fachadas continuas, dobles alturas y escalas mecánicas, lo convirtieron en el primer conjunto moderno levantado en Santiago. Su estilizada y peculiar fisonomía generaron una indisimulada oposición. Las críticas se concentraron en Sergio Larraín GM., joven arquitecto de 24 años de edad, a quien se le reprochó el hecho de haber traído "...estas cosas espantosas, a nuestro país" (36).

Si bien una serie de acontecimientos posteriores modificarían el extendido rechazo que preliminarmente provocó la arquitectura moderna, la sola existencia de una predisposición negativa induce a preguntarnos sobre el modo en que se produjo la implantación de este innovador lenguaje arquitectónico en la realidad local. La contestación a esta interrogante exige iluminar el mecanismo que hizo posible su transferencia e instalación, cuestión que en buena medida nos remite a la trayectoria individual de Larraín GM.:

"Por un lado está el contacto que, tempranamente (...) toma en París con la emergente vanguardia artística y cultural. Allá conoce a Vicente Huidobro, lee a Apollinaire, ve la obra de Le Corbusier, de Ozenfat. La sensación de estar en el umbral de una nueva sensibilidad, lo lleva a decidirse a estudiar arquitectura a su regreso a Chile en 1924 (...)

Recién titulado arquitecto en 1928, viaja nuevamente por Europa y ahora desde una perspectiva profesional, conoce a Hannes Meyer, Le Corbusier, Picasso, etc., visita la Bauhaus y la Weissenhoff Siedlung de Stuttgart. Con ello completa un período formativo donde las imágenes de la vanguardia moderna se sobreponen a los cánones de la enseñanza Beaux Arts recibida en Chile" (37).

Tal como indica la cita, Larraín GM. fue uno de los arquitectos chilenos que más tempranamente accedió a la obra de Le Corbusier. Sin embargo, sus primeros trabajos modernos, es decir, tanto su proyecto de título como el diseño que finalmente dio origen al Oberpaur, se basaron en la arquitectura desarrollada por Eric Mendelsohn en los almacenes SCHOCKEN de Stuttgart. Afortunadamente para su desarrollo profesional, la matriz a partir del cual configuró su propia creación arquitectónica satisfizo los requerimientos de un cliente que, por su condición de extranjero, se ubicaba al margen de los prejuicios estilísticos de la clase alta chilena (38).

Si bien la inauguración del Oberpaur y la incipiente difusión de la obra de Le Corbusier (39) modificaron sólo levemente las preferencias estéticas de los sectores más vinculados a la actividad de la edificación, Larraín GM. continuó proyectando y construyendo conjuntos modernos. En este sentido, los cuatro edificios de renta levantados entre 1932 y 1934 en las proximidades del extremo norponiente del cerro Santa Lucía constituyen uno de los testimonios más nítidos de la incorporación por parte de la arquitectura racional-funcionalista al paisaje urbano santiaguino (40).

Pero no fueron exclusivamente edificios los construidos hacia fines de la década del veinte o durante la década del treinta. Una cantidad no despreciable de residencias particulares, de preferencia en la zona oriente de la ciudad, se levantaron en sitios plenamente urbanos o suburbanos. En este sentido, algunas de las nuevas viviendas, en especial aquellas de propiedad de arquitectos modernos, fueron proyectadas o construidas de acuerdo a criterios racionalistas. Ese fue el caso de las residencias de los profesionales Rodolfo Oyarzún y Alfredo Johnson. En esta misma tendencia se levantaron además algunos proyectos

desarrollados por Héctor Mardones, Luciano Kulcewski, Vadim Fedorov y Miguel Dávila (41).

Pese a la paulatina implantación de un lenguaje que incorporaba innovadores atributos: techos planos, quebrasoles, ventanas alargadas y barandas metálicas tipo buque, durante los primeros años de la década del treinta la opinión pública, continuó circunscribiendo la propuesta estética moderna a la obra temprana o madura de arquitectos como Fernando de la Cruz, Hernán Rojas, Jorge Arteaga, Alberto Siegel e hijo, Josué Smith Solar o Ricardo González Cortés (42). Esta situación se explica, a nuestro juicio, en un hecho relativamente simple: los arquitectos aludidos proyectaron la gran mayoría de aquellos edificios que renovaron la fisonomía del área central. Si bien su propuesta (que de acuerdo a lo expresado por Fernando de la Cruz deberíamos llamar "clásico comercial") no buscaba ni muchas veces pretendía un alineamiento estricto con las últimas novedades provenientes de la arquitectura europea y estadounidense, sí constituían un cambio decisivo en relación al eclecticismo previamente existente.

El caso de estos dos últimos profesionales es sumamente interesante. Ricardo González Cortés, por una parte, con sus monumentales diseños inspirados en la Escuela de Chicago, había captado, desde mediados de la década del veinte, la atención de una amplia gama de organismos fiscales o semifiscales, transformándose en el profesional más requerido. Josué Smith Solar, por su parte, con una arquitectura que en su etapa de madurez integraba a una matriz moderna decoraciones art-decò y barrocas, también fue ampliamente solicitado por instituciones y particulares (43). Cada uno de ellos, a comienzos de la década del treinta, había construido los edificios más elevados de la ciudad: González Cortés, la Caja del Seguro Obrero Obligatorio (1931-1933), y la sociedad Smith Solar-Smith Miller, el Ministerio de Hacienda (1929-1934).

Durante la tercera década del siglo ambos acogieron, en grados diversos, el lenguaje de la nueva arquitectura y proyectaron o construyeron edificios siguiendo esta nueva línea de creación. González Cortés, por ejemplo, bosquejó hacia 1930 una bodega vitivinícola que adoptaba formas simples desprovistas de ornamentación, cuestión que lo alejaba de su caracte-

rístico monumentalismo. Smith Solar, por su parte, que ya había insinuado una sensibilidad mayor hacia el racionalismo en el diseño del Ministerio de Hacienda (1929-1934), se aproximó abiertamente al lenguaje moderno en una de sus últimas y más grandes construcciones: el Hotel Carrera (1937-1940).

Aunque el párrafo anterior subraya algunos elementos que nos hacen suponer la gestación de un proceso de transición profesional hacia una arquitectura más moderna, resulta evidente constatar que el racionalismo propiciado por la Bauhaus o Le Corbusier todavía no se había constituido en una alternativa dominante. En rigor, las persistentes fluctuaciones formales, claramente perceptibles en la obra temprana de Sergio Larraín GM., testimonian las dificultades para sostener en el tiempo una práctica profesional homogénea. Ya sea por las limitadas características del mercado de la construcción o por la supervivencia de una antigua tendencia ecléctica, es evidente que la mayor parte de aquellos profesionales identificados con la gestación de la arquitectura moderna en Chile, a saber: Alfredo Johnson, Roberto Dávila, Sergio Larraín GM., Eduardo Costabal y Andrés Garafulic, ejecutaron, en la fase inicial de sus carreras, estilos arquitectónicos plenamente divergentes.

La distinción de este fenómeno —cuya formalización teórica recibió la denominación de "arquitecturas paralelas" (44)—, sugiere múltiples observaciones. A simple vista las "arquitecturas paralelas" o mejor dicho la simultaneidad de estilos en un autor pareciera indicarnos un interés sólo superficial por los diversos lenguajes arquitectónicos disponibles y en especial sobre el contenido subyacente a la propuesta moderna. Con todo, la imposibilidad de expresar sistemáticamente el lenguaje moderno no hay que buscarla tanto en las flaquezas de los arquitectos sino que en las exigencias de los clientes (45). A nuestro juicio la reproducción del fenómeno de las "arquitecturas paralelas" tiene su origen en las preferencias estéticas que estructuraron el gusto predominante y por este canal el mercado de la construcción.

Durante la década del treinta resulta evidente constatar que las preferencias estéticas se desplazaron en una línea, si no refractaria, al menos distante a la expresividad contenida en el lenguaje arquitectónico

moderno (46). Los severos límites establecidos en los concursos públicos constituyen un ejemplo representativo de una actitud que buscaba colocar "puertas de hierro" a la introducción de la arquitectura moderna.

En este sentido y frente a un horizonte laboral que constreñía las manifestaciones arquitectónicas modernas a edificios o viviendas particulares en lugares que carecían de notoriedad pública (47), las "arquitecturas paralelas" emergían como la única posibilidad efectiva de seguir construyendo.

IV. LOS AÑOS DE LA PROSPERIDAD: URBANISMO Y PLANIFICACIÓN

Entre mediados de 1927 y comienzos de 1931 el centro de la capital, al igual que algunos barrios aledaños, se convirtió en un escenario tensionado por vertiginosas modificaciones. Mientras la ciudad se expandía horizontalmente hacia todos los puntos cardinales, el Estado, las cajas previsionales y el sector privado construyeron, sólidos, elevados y severos edificios:

"Santiago crece, se derrama hacia las aldeas vecinas; pero sobre todo, se eleva, levanta rascacielos (...). Es el triunfo del tiempo nuevo, el avance de Norte América hacia este extremo de América del Sur. Los ojos se asombran ante estas construcciones que trepan sobre la quietud aldeana en demanda del futuro, el corazón se inquieta y vibra ante esta forma de crear perspectivas y una realidad nueva, inesperada, surge en nosotros ante esos gigantes de hierro y cemento (48)".

Perturbado espectador de un proceso que alteraba de modo irreversible la fisonomía provinciana de Santiago, el ciudadano medio compartió su cotidianidad con tres fenómenos que favorecieron la alteración de la fisonomía urbana. De un parte, la ampliación en la cobertura de los servicios municipales, principalmente aseo, alcantarillado, pavimentación y alumbrado (49). De otra parte, la consolidación de la industria de la construcción y, finalmente, la renovación de las técnicas constructivas (50).

De manera simultánea al incesante avance del borde urbano —detonante de una previsible desruralización

de las propiedades agrícolas adyacentes a la ciudad—, la modalidad privilegiada de expansión mantuvo su característica desordenada y caótica. Se manifestó entonces con renovado vigor, la acuciante preocupación estratégica, expresada por arquitectos y hombres públicos, acerca del presente y futuro de la ciudad.

Sobre este punto el desolador panorama provocado por el violento sismo de 1928 fortaleció las opiniones en favor de una normativa que regulara los procedimientos de edificación. Con todo, esa alternativa de solución dejaba pendiente el abordaje de la integralidad del problema urbano. En este sentido, de acuerdo a una opinión que comenzaba a ser predominante, no sólo las construcciones debían estar sujetas a severas regulaciones y ordenanzas, barrera inicial contra la inclemente fuerza de los fenómenos de la naturaleza, la ciudad entera debía ajustar su desestructurado crecimiento a un plan mínimo.

Paralelamente el término urbanismo, vinculado a una nueva disciplina científica de atributos tecnocráticos, comenzó a aparecer tímidamente en columnas, artículos y reportajes periodísticos (51). En este sentido y mientras los ingenieros eran requeridos para diversas labores gerenciales y administrativas, concentrando altos cargos públicos, los urbanistas aparecían como aquellos tecnócratas capaces de planificar el desarrollo urbano y territorial. Así por lo menos lo entendía el joven arquitecto Rodulfo Oyarzún, quien, frente al angustioso problema de planificar una ciudad moderna, percibía en 1927 sólo dos caminos:

"...ya que en Chile y en Sud América no existen especialistas para este objeto: o traemos a un hombre acreditadísimo de Europa o Estados Unidos al cual le entregamos nuestra ciudad confiando ciegamente en él y procurando evitar suspicacias que es lo que ha solido suceder con otros extranjeros que han venido a sacrificarse en bien nuestro; o bien organizamos un concurso internacional que resuelva una vez por todas esta situación... (52)"

La administración ibañista, de acuerdo a su política de reactivación de las actividades nacionales, no estuvo al margen de este tópico, favoreciendo la idea de ordenar el desarrollo de la capital y por extensión del

resto de las ciudades del país. En conformidad con este criterio, creó en 1929 la Sección de Urbanismo, adscrita al Departamento de Arquitectura y subordinada a la Dirección de Obras Públicas. Dependencia estatal que al poco de ser inaugurada, siguiendo las normas trazadas por Rodulfo Oyarzún, quedó a cargo del urbanista vienés Karl Heinrich Brunner Von Lehesenstein (53).

A la inversa de los arquitectos o personalidades públicas que habían formulado proyectos utópicos de transformación (con excepción de Carlos Carvajal y Alberto Schade), Brunner alentó, desde su arribo, el estudio exhaustivo y catastral de la realidad urbana santiaguina. De acuerdo a ese criterio solicitó fotos aéreas de la ciudad, dirigió levantamientos planimétricos, realizó estudios seccionales y promovió sucesivas visitas a terreno. Sintomáticamente su nombre, rodeado de una aureola de cientificidad, pasó a convertirse en una referencia insoslayable en cualquier debate relativo al futuro de la ciudad (54).

Con todo, su gestión, que se prolongó en una primera etapa entre 1929 y 1931, careció de aplicaciones prácticas. En este sentido el abrupto término sufrido por el régimen autoritario del coronel Ibáñez anuló cualquier intento sistemático de intervención en el espacio urbano. Sin recursos y con una crisis económica internacional en ciernes, Brunner debe haber percibido cómo un deprimente horizonte de crisis, con su secuela de hambre, desempleo, recesión y convulsión social, se instalaba en la realidad nacional. Hacia 1931 Santiago, "Corazón del nuevo Chile", parecía ingresar irremediabilmente a una época signada por el retroceso y el estancamiento.

* * *

Concluida la experiencia autoritaria, fue evidente que la Capital de la República había conocido un ensayo de modernización urbana.

Sin lugar a dudas no se trató de un fenómeno marcado por una irreproducible peculiaridad (55). Si revisamos la trayectoria contemporánea de los grandes centros urbanos latinoamericanos, observaremos cómo una amplia variedad de transformaciones acompañaron el itinerario de una serie de grandes ciudades. Clausurado o entorpecido el despliegue de una efectiva y

radical remodelación —entendida ésta como una intensa reordenación material y cultural de un espacio habitado—, el impulso transformador sólo pudo expresarse en fórmulas menos sistémicas y más graduales.

N O T A S

- (1) Ibáñez, Adolfo: "Los ingenieros, el Estado y la política en Chile. Del Ministerio de Fomento a la Corporación de Fomento. 1927-1939", en *Historia*, Santiago, N° 18, 1983, pp. 47-53
- (2) Ibáñez, Adolfo: "Paipote, donde se fundieron la minería y el Estado moderno", en O'Brien, Juan (editor), *Fundición y territorio. Reflexiones históricas sobre los orígenes de la fundación Paipote*. Santiago, 1992, p. 102, y Rojas, Jorge: *El sindicalismo y el Estado en Chile (1924-1936)*, Santiago, 1986, pp. 12-17.
- (3) Rojas, Jorge: *La dictadura de Ibáñez y los sindicatos (1927-1931)*, Santiago, 1993, pp. 19-20.
- (4) *La Nación*, Santiago, 11 de febrero de 1927, p. 3. Citado por Bernedo, Patricio. "Prosperidad económica bajo Carlos Ibáñez del Campo 1927-1929", en *Historia*, Santiago, N° 24, 1989, p. 6.
- (5) Góngora, Mario: *Ensayo sobre la noción de Estado en Chile en los siglos XIX y XX*, Santiago, 1981, p. 76.
- (6) Villalobos, Sergio, et al. *Historia de la ingeniería en Chile*. Santiago, 1990, p. 321.
- (7) Bernedo, *op. cit.*, pp. 28-30 y 98-101.
- (8) La discusión pública sobre los propósitos y características de este plan se verificó durante el primer trimestre de 1927.
- (9) De acuerdo a una amplia variedad de testimonios provenientes de funcionarios adscritos a la administración pública, la ciudad de Santiago presentaba, hacia comienzos de 1927, un notorio estado de atraso, abandono y pobreza. Ver: Varas, Guillermo: "Ley de Pavimentación de Santiago", en *Boletín Municipal de la ciudad de Santiago*, Santiago, N° 678, 13 de octubre de 1927, p. 2.
- (10) Como se sabe, Ibáñez se identificó plenamente con la obra modernizadora desplegada por el Presidente José Manuel Balmaceda. Un examen de los elementos presentes en ambas administraciones en: Stábilli, María Rosaría: "Régimen oligárquico y tensiones modernizadoras, Chile 1900-1930", 1985 (mimeo).
- (11) *El Diario Ilustrado*, Santiago, 21 de junio de 1927, p. 7.
- (12) *El Diario Ilustrado*, Santiago, 10 de junio de 1927, p. 8.
- (13) *El Diario Ilustrado*, Santiago, 12 de junio de 1927, p. 11.
- (14) *La Nación*, Santiago, 10 de junio de 1927, p. 14.
- (15) *El Diario Ilustrado*, Santiago, 22 de junio de 1927, p. 3.
- (16) *El Diario Ilustrado*, Santiago, 23 de junio de 1927, p. 7.
- (17) Manuel Salas Rodríguez había reemplazado el último día de febrero de 1927 en el cargo de intendente de la Provincia a Alberto Mackenna Subercaseaux (1921-1924/1925-1927). La intendencia

de Mackenna es conocida por las obras de transformación y heroseamiento del cerro San Cristóbal, que incluyeron la construcción y puesta en marcha del funicular en 1925. *El Diario Ilustrado*, Santiago, 1 de marzo de 1927, p. 3.

(18) *El Diario Ilustrado*, Santiago, 1 de septiembre de 1927, p. 1.

(19) La mayor parte de las obras proyectadas bajo la administración de Luis Phillips (1925-1927) quedaron en una fase preliminar de ejecución. *Boletín Municipal de Santiago*, Santiago, N° 550, 1 de abril de 1927, pp. 1, 2 y 4.

(20) Gross, Patricio: "Santiago de Chile: Ideología y modelos urbanos", en *EURE*, Santiago, N° 48, 1990, pp. 82 y ss.

(21) Según el proyecto original se trataba de conectar en torno a una sola vía de circulación las siguientes avenidas y calles: "Avenida Vicuña Mackenna hasta calle Franklin, calle Franklin hasta empalmar con Avenida Pedro Montt, continuando ésta por un camino transversal actualmente existente, hasta seguir con la Avenida General Velásquez, continuación de esta vía por un puente sobre el Mapocho y las vías transversales y calles apropiadas para llegar hasta la Avenida del Cementerio, continuando de esta avenida con la de circulación que se extiende al pie del cerro San Cristóbal, y calle Pío Nono, hasta cerrar el círculo en Plaza Baquedano", s/a, Santiago. *Su pasado, su presente, su futuro. Administración Municipal de Manuel Salas*, Santiago, 1928, p. 250.

(22) Nos referimos a las obras iniciadas con posterioridad a la dictación de las leyes: N° 2.324 del 18 de julio de 1910 y N° 3.435 del 18 de noviembre de 1918.

(23) "Ley de Pavimentación de Santiago", en *Boletín Municipal de Santiago*, Santiago, N° 669, 29 de septiembre de 1927, pp. 3 y ss.

(24) La ley hizo recaer sobre los vecinos colindantes el gravamen del costo de pavimentación hasta un ancho de calzada limitado, así como también el de las repavimentaciones que se ejecutasen después de transcurridos cierto número de años desde la pavimentación definitiva anterior. La ley indicaba además recursos suficientes para atender a los gastos de pavimentación o de renovación que no fueran de cargo a los vecinos, y para los de conservación y supervigilancia, que en todo caso correspondería cubrir a las Municipalidades. Ver: Mardones, Francisco. *Caminos*, Santiago, 1928, p. 63.

(25) Entre los pavimentos más utilizados cabe destacar: adoquín sobre arena o sobre base de hormigón; hormigón de cemento, armado o no; asfalto de roca; asfalto sintético; hormigón y macadam bituminoso, *Ibid.*, p. 61.

(26) Ruiz, Luis A.: "Organización de la Dirección de Pavimentación de Santiago", en *Comuna y Hogar*, Santiago, III, N° 30, 1933, p. 71.

(27) El presupuesto municipal de 1928 se vio notoriamente aumentado gracias a la contratación de un empréstito de cuatro millones de dólares contratado a la firma norteamericana Kissel Kinncutt and Co. y Allgarten Co. s/a, Santiago. *Su pasado*, p. 82.

(28) Un año más tarde Victoria Subercaseaux de Vicuña, entusiasmada por los resultados de la transformación, materializó su adhesión a dicho programa obsequiando a Salas Rodríguez un retrato de quien fuera su difunto marido: el emblemático ex intendente Benjamín Vicuña Mackenna: *El Diario Ilustrado*, Santiago, 18 de diciembre de 1929, p. 7.

(29) *Boletín Municipal de la ciudad de Santiago*, N° 960, 23 de octubre de 1928, p. 1.

(30) *Zig-Zag*, Santiago, N° 1244, 22 de diciembre de 1928, s/p.

(31) Entre otras iniciativas, Salas Rodríguez propició la ampliación de la Ley de Pavimentación de Santiago a un grupo de comunas rurales adyacentes a la urbe. A consecuencia de esa gestión se promulgó en julio de 1928 la Ley N° 4.339 referida a la pavimentación en las comunas rurales del departamento de Santiago. La Ley afectó a las comunas de Ñuñoa, Providencia, San Miguel y San Bernardo, s/a, "Ley Número 4.339", en *Boletín Municipal de Santiago*, Santiago, 26 de julio de 1928, pp. 3 y ss. Una visión crítica a la legislación sobre pavimentación en: *El Diario Ilustrado*, Santiago, 15 de enero de 1930, p. 3.

(32) Diferentes inversiones se concentraron en la trama urbana, emergiendo de ese proceso edificios, luminarias, colectores, jardines, etc. A modo de ejemplo cabe consignar la construcción de un moderno puente en la zona oriente del barrio Bellavista. Levantado sobre la base de concreto, dicha obra de ingeniería -conocida como puente del Arzobispo- unió la comuna de Providencia con la zona ultra Mapocho. *Arquitectura y Arte Decorativo*, Santiago, N° 4, 1929, p. 154.

(33) Al contrario de lo ocurrido en el Congreso de la Habitación realizado en 1922, oportunidad durante la cual se debatió sobre los factores que obstaculizaban la edificación en Santiago, determinándose como causa principal el mal estado de los servicios municipales, la situación hacia 1928 apuntaba a destacar progresos importantes.

(34) Sucesos, Valparaíso, N° 1336, 3 de mayo de 1928, s/p.

(35) *El Mercurio*, Santiago, 5 de septiembre de 1928, p. 3.

(36) Boza, Cristián, Sergio Larraín GM. *La vanguardia como propósito*, Bogotá, 1990, p. 30.

(37) *Ibid.*, p. 60.

(38) Eliash, Humberto y Manuel Moreno. *Arquitectura y modernidad en Chile/1925-1965. Una realidad múltiple*, Santiago, 1989, p. 150.

(39) Con anterioridad a la construcción del Oberpaur, el escritor Alvaro Yáñez (Jean Emar) había comentado la propuesta de Le Corbusier. Ver: Lizama, Patricio (comp.), *Jean Emar. Escritos de arte (1923-1925)*, Santiago, 1992, pp. 92-95.

(40) El más importante de ellos es el edificio Santa Lucía, ubicado en la esquina sur poniente de Merced con Santa Lucía. En su caso se desarrolló "...una composición de reminiscencias clásicas por su simetría, zócalo y compensación de masas; pero a la vez de un gran dinamismo y vanguardismo en el uso de las metáforas navales como falta de decoración, ojos de buey, barandas tubulares y en el ordenamiento horizontal de la fachada con alféizares y balcones continuos uniendo varias ventanas". Swinburn P., Jorge: "Edificio Santa Lucía 1932/1934", en *Ca. Revista del Colegio de Arquitectos*, Santiago, N° 68, 1992, p. 47.

(41) Fotografías de algunas de estas residencias, en: *Zig-Zag*, Santiago, N° 1476, 7 de julio de 1933, s/p.

(42) Así se desprende de las afirmaciones e imágenes utilizadas por diferentes articulistas: Carré, José P.: "La arquitectura moderna", en *Revista de Educación*, Santiago, s/n, 1929, pp. 218-227; s/a. "L'evoluzione dell'architettura chilena", en *Chile. Rivista semestrale delle attività chilene*, Milán, III, N° 15, 1930, pp. 18-19; R. de S., "La arquitectura moderna", en *Zig-Zag*, Santiago, 23 de mayo de 1931, s/p y s/a, "Casas antiguas y modernas", en *Revista del Pacífico*, Santiago, N° 3, 1935, p. 8.

(43) Pérez de Arce, Mario, *Josué Smith Solar un arquitecto chileno del '900*, Santiago, 1993, *passim*.

- (44) Una síntesis de esta visión en: Eliash, Humberto: "Modernidad aparente y arquitecturas paralelas", en *Ca. Revista del Colegio de Arquitectos*, Santiago, 69, 1992, p. 62.
- (45) Parraguez, Waldo: "Panorama de la arquitectura nacional", en *Arquitectura*, Santiago, N° 1, 1935, p. 29.
- (46) Un caso ilustrativo de esta situación lo constituye el destino final de la residencia costera proyectada en 1930 por Le Corbusier para Matias Errázuriz. La iniciativa nunca se concretó a causa de la escasa simpatía que Errázuriz manifestó hacia el diseño propuesto por Le Corbusier. Eliash y Moreno, *op. cit.*, pp. 62-63.
- (47) Entrevista a Jorge Aguirre Silva, Santiago de Chile, 22 de febrero de 1994.
- (48) *Zig-Zag*, Santiago, N° 1326, 19 de julio de 1930, s/p.
- (49) "En 1925, aun las calles centrales estaban mal iluminadas; en 1931, aun los barrios más apartados se encontraban profusamente alumbrados. Pavimentación, aseo, tráfico, vigilancia, alumbrado, todo eso denotaba un progreso enorme". Sáez, Carlos, *Recuerdos de un soldado. Génesis y derrumbe de la dictadura*, Tomo II, Santiago, 1933, p. 108.
- (50) "Se edifica mejor y más rápido que antes. El concreto y el ladrillo con cadena de concreto reemplazan al ladrillo simple y al vulgar adobe. Las industrias de la construcción han experimentado igualmente grandes adelantos, y muchos productos de manufactura nacional pueden compararse sin desmerecer con los que salen de las fábricas europeas y norteamericanas". *Chile*, Santiago, V, N° 67, 1930, p. 97.
- (51) *Zig-Zag*, Santiago, N° 1316, 10 de mayo de 1930, s/p.
- (52) *Zig-Zag*, Santiago, N° 1169, 16 de julio de 1927, s/p.
- (53) Pavez, María Isabel: "Precursores de la enseñanza del urbanismo en Chile. Periodo 1928-1953", en *Revista de Arquitectura*, Santiago, 3, 1993, p. 14.
- (54) Brunner, con anterioridad a la publicación de su conocido diagnóstico de la ciudad, anticipó buena parte de sus conclusiones en extensos artículos publicados por las revistas *Comuna* y *Hogar* (Órgano de las Municipalidades chilenas) y *Servicio Social*.
- (55) Sobre este tema ver: Gorelik, Adrián: "La búsqueda del centro. Ideas y dimensiones del espacio público en la gestión urbana y en las polémicas sobre la ciudad: Buenos Aires 1925-1936", en *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana Dr. Emilio Ravignani*, Buenos Aires, N° 9, 1994.