



MORT DE LA RUE O LA INTRODUCCIÓN DE LOS PRINCIPIOS DEL URBANISMO MODERNO EN CHILE. EJERCICIOS DE LA ÉPOCA.¹

Pablo Fuentes Hernández.²

Fecha de recepción: 18/05/2006

Fecha de aceptación: 10/08/2006

Resumen

Tal como ocurrió con la teoría, el encuentro entre los principios doctrinales y los informales ocurrió también en la práctica del diseño urbano. “La muerte de la calle” fue una de las sentencias dogmáticas de mayor impacto entre los urbanistas chilenos a partir de los años treinta. La observación de sus diseños y de sus comentarios viene a mostrar que fue uno de los prototipos urbanos más considerados como símbolo de modernidad. La opción por esta “defunción urbana” iba en directa contraposición al urbanismo tradicional del damero que era para entonces señal de antigüedad y decadencia de la ciudad.

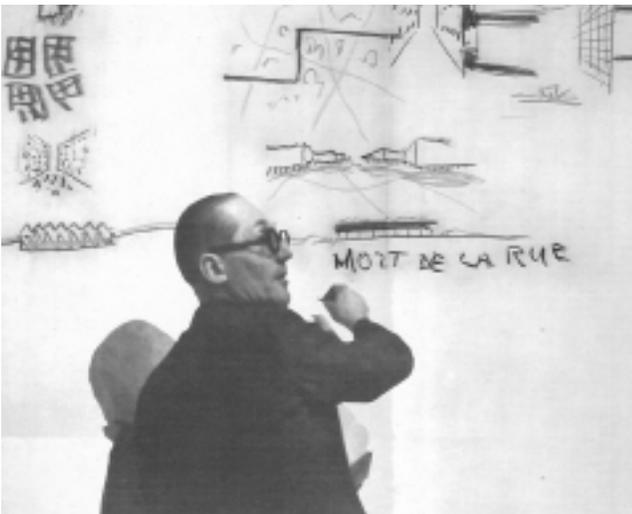


Fig 1. Le Corbusier explicando la mort de la rue

Le Corbusier había manifestando esa idea en 1929 en *L'urbanisme* cuando expresó que el hombre nuevo necesitaba “un nuevo tipo de calle” destinada a ser “una máquina de tráfico”, un espacio símbolo de modernidad que desplazaba al peatón y sublimaba a la velocidad y al tráfico vehicular (Fig. 1). Su frase “debemos acabar con la calle”³ fue el preludio de una idea plasmada con toda claridad como *Mort de la rue* a la que dedicó un capítulo especial en *La Ville Radieuse* en 1933.⁴ Ese concepto fue traducido en la revista chilena *ARQUITECTURA*.⁵ (Fig. 2 y 3)

El cuestionamiento a la vialidad en los proyectos chilenos, y por ende a la estructura de la ciudad, servía para atacar el elemento base del urbanismo nacional: la trama de cuadrícula. Impuesta en la Conquista y persistiendo sus derivaciones más contemporáneas durante el siglo XIX y a comienzos del XX, no era más que un escollo al desarrollo funcional de la ciudad.⁶ No obstante, –y sólo en este sentido–, se debe reconocer que la manzana americana, y cualquiera de sus versiones, era equiparable a cualquier manzana europea al momento de constituir un obstáculo para la implantación del urbanismo moderno, y eso naturalmente aportaba el carácter internacional a las soluciones chilenas. Para revisar esta idea promovida por instituciones estatales, profesionales y académicas, expondremos a continuación algunos proyectos del periodo que la ilustran.

Uno de ellos fue el Concurso “Población Obrera Caupolicán-Chiguayante” convocado en 1945 y dirigido por la Caja de Habitación Popular.⁷ Se trató del diseño de una población para trabajadores de la fábrica textil Caupolicán-Chiguayante, ubicada en esa localidad ubicada al sur de Concepción. (Fig. 4). El objetivo del concurso recogía las obligaciones de la Ley N° 5.950 de 1936 ya

¹Trabajo que muestra resultados del Proyecto de Investigación UBB N° 051602 2/R y es parte de la Tesis Doctoral que está siendo finalizada por el Prof. Pablo Fuentes H., denominada “El desarrollo de la Arquitectura Moderna en Chile: contradicciones, disonancias y sincretismo de una arquitectura heterodoxa”, ETSAM, UPM, España.

² Arquitecto, Prof. Escuela de Arquitectura, U. del Bio-Bío, Master UPM.

³Frase de Le Corbusier citada por Sybil Moholy-Nagy, *Matrix of man: an illustrated history of urban environment*, Praeger, 1968, pp. 274-275 (*Urbanismo y sociedad: historia ilustrada de la evolución de la ciudad*, Barcelona, Blume, 1970). Ver también BERMAN, Marshall. “Baudelaire: el modernismo en la calle”, *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*. Edic. Siglo Veintiuno, Madrid, 1991, pp. 129-173.

⁴LE CORBUSIER. *La Ville Radieuse*. L'Architecture d'Aujourd'hui, Boulogne-sur-Seine, 1933. Reeditado por Editions Vincenti, Freal & Cie., 1964, pp. 119 y ss.

⁵Ver “La Ciudad Radiante”, *ARQUITECTURA*, N° 2, Santiago de Chile, octubre, 1935, p. 21.

⁶ Este Trazado de Cuadrícula o Modelo Clásico no debe entenderse como el único usado para las fundaciones de ciudades en América, más bien corresponde al que prevaleció sobre las formas urbanas más conocidas; tampoco corresponde a un modelo original ya que su normalización mediante las Leyes de Indias, (sancionadas por Felipe II en 1573 “no parecen ser más que una recopilación y sistematización de experiencias precedentes”), ocurrió después que muchos de los conquistadores le usasen por puro sentido común. Jorge Hardoy define también sus variantes: El Modelo Regular, El Modelo Irregular, El Modelo Radial, y las Aglomeraciones sin esquema definido. Tampoco corresponde a un sistema sin variaciones ya que en muchos casos los elementos naturales (ríos, cerros, etc.) le condicionaban o eran integrados a él. Ver SOLANO, Francisco et. al. *Estudios sobre la ciudad Iberoamericana*, Capítulo “La forma de las ciudades coloniales”, C.S.I.C. España, 1983, pp., 319-322. También FERNÁNDEZ, Roberto. *El Laboratorio Americano. Arquitectura, Geocultura y Regionalismo*. Editorial Biblioteca Nueva. Madrid, 1998, p. 174.

Cabe mencionar que a comienzos del siglo XX, producto de la expansión de la ciudad industrial, el tamaño de las manzanas disminuyó con las poblaciones obreras, fruto de sitios de poca superficie que perseguían una alta densidad ocupacional.

⁷El concurso fue convocado y patrocinado por la empresa Grace y Cía. y dirigido por la Caja de Habitación Popular. Fue jurado en el mes de marzo de 1946, recibió 19 propuestas y fue ganado por los arquitectos Oreste Depetris, Norman Day, R. Argandoña, y A. González. Ver “Concurso Población Obrera Caupolicán-Chiguayante”, *Arquitectura y Construcción*, N° 5, Santiago de Chile, abril, 1946, p. 75 y ss.

El Colegio de Arquitectos de Chile nombró un representante en el jurado de este concurso, hecho destacado en la revisión de las actividades gremiales realizada por A. Risopatrón en su artículo “Nuestra Institución Gremial. La Asociación y el Colegio de Arquitectos de Chile”. *Arquitectura y Construcción* N° 11, diciembre, 1947, p. 39.

mencionada, para procurar “resolver un problema planteado por una firma industrial que deseaba cooperar a la labor de edificación de viviendas higiénicas y económicas” y también el de “dar una oportunidad de expresión al interés manifestado por los profesionales en la última Semana de la Vivienda.”⁸

El concurso, ya sea en su convocatoria como en su resultado, fue un instrumento que midió el estado del diseño urbano del momento. En el primer caso, según lo reconoció su publicación, en sus bases tuvo fallos metodológicos importantes, (a pesar que adjuntaron un programa detallado de los recintos requeridos, no se incluyeron datos de topografía, densidad, y otros análisis de población), demostrando que otras variables racionales debían acompañar al diseño del urbanismo moderno más allá de las formales; y en el segundo, que todavía los urbanistas no manejaban del todo el lenguaje moderno. En definitiva, se puede afirmar que fue una experiencia propia de un período de transición.

El resultado del concurso y su correspondiente crítica apuntó a la inesperada homogeneidad de las soluciones, pero algunos comentarios relativos a las cuestiones propias de la forma desvelan el fondo de las aspiraciones de urbanismo moderno que se pretendía difundir en Chile: La aplicación de los postulados de *La Carta de Atenas* y la adhesión a varias de las propuestas de Le Corbusier.

“Las diversas tendencias, o más bien los diversos niveles de cultura arquitectónica, se hacen presentes en las distintas soluciones. En efecto, en algunos planes generales encontramos todavía la ‘Calle’ tradicional, con agrupaciones de volúmenes carentes de todo sentido social y funcional; pero en otros se destaca el afán de dar el distinto

Fig. 2. “Mort de la Rue”, LE CORBUSIER. La Ville Radieuse (1933).

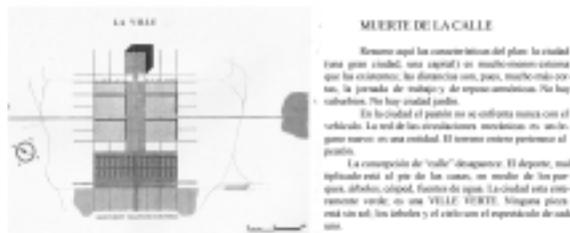
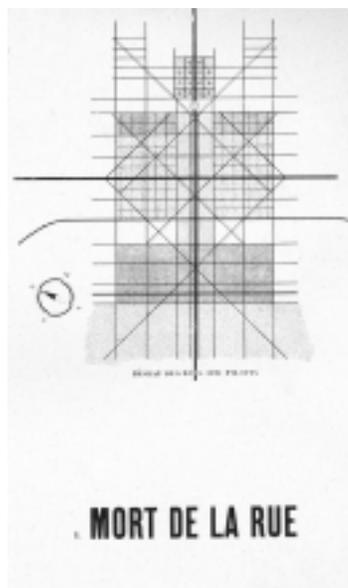


Fig. 3. “Muerte de la calle”, “La Ciudad Radiante”, ARQUITECTURA, Nº 2, Santiago de Chile, 1935. (Modificada).

carácter que les corresponde a las vías para peatones y a los para vehículos, estableciendo nexos y distancias que determinan el correcto estudio de sus funciones. (...) cada edificio está emplazado de manera de dar mayor independencia a los moradores, a la vez que produciendo una presentación agradable tanto de los espacios privados como de los comunes.”⁹

Parece evidente que los aspectos funcionales desprendidos de los CIAM arropaban esta crítica. El deseo por hacer desaparecer la calle, por inconveniente a los ideales del *zoning* moderno, en desprecio de cualquier tendencia espacial o volumétrica que recordara a la manzana tradicional, eran los arquetipos que pretendían modificar la imagen urbana y mejorar la calidad de vida de los habitantes de acuerdo a las cuatro funciones modernas preestablecidas.

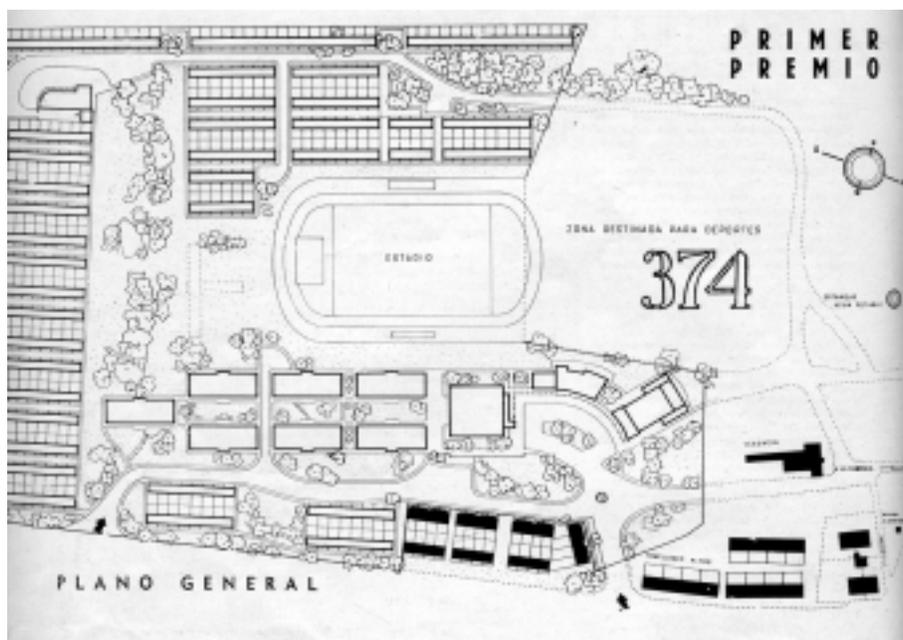


Fig. 4. Primer premio Concurso Población Caupolicán-Chiguayante. Arquitectos Oreste Depetris, Norman Day, R. Argandeña y A. González.

⁸ *Op. Cit.* “Concurso Población Obrera Caupolicán-Chiguayante”, ... p. 75 y ss.

⁹ *Ibidem*, p. 79.

Para entonces, la ciudad de Santiago seguía sobrepasada por sus problemas urbanos. El llamado a la planificación racional de la ciudad que hizo Manuel Marchant Lyon en *Arquitectura y Construcción* N° 6, denunció la ausencia de previsiones en materia de organización y reclamó la implementación de soluciones urbanísticas teñidas por una política de bienestar común.

“Se siguen ‘urbanizando’ las reservas de nuestra capital.

Se sigue ‘loteando’ el centro urbano.

Se sigue la más nefasta política individualista ‘antimultitudinaria’, como decía un amigo nuestro.

La imprevisión de los servicios públicos llega a su período crítico.

La absoluta indiferencia por el conglomerado humano no tiene límites.

(...) La falta de planeación se hace más grave día a día.

La expansión de ciudades y comunas al capricho de intereses inmediatos lleva a la desorganización de nuestras fuentes de producción y del país entero.

La falta de coordinación de nuestros organismos públicos; la falta de conciencia de futuro, junto a la indiferencia frente a la organización racional del territorio, hacen destacar la necesidad de despertar una conciencia de planeación.

Si hoy faltan servicios públicos, no sólo en Santiago sino a lo largo del país, no podemos responsabilizar a un organismo determinado; tenemos el deber de dar la voz de alarma ante las autoridades.

Si el crecimiento urbano de la capital, debido al centralismo dominante, el aumento de la gestión burocrática, concentrada por la atracción de la gran ciudad, no están en relación con los servicios indispensables para un humano vivir, quiere decir que tenemos muy pocas posibilidades de llegar a formar un conjunto nacional democrático y civilizado que legar a las generaciones venideras.”¹⁰

El texto de Marchant Lyon sirvió para justificar la difusión de algunos ejercicios universitarios que estaban dentro de la ortodoxia moderna. En efecto, se trató del artículo “Reestructuración de Cinco Sectores Residenciales de Santiago” que mostraba ejercicios de experimentación de los valores modernos en barrios de la capital.¹¹ Su publicación procuraba, por una parte, difundir las ventajas urbanas de su implementación, y por otra, la propagación de unos fundamentos compartidos por algunos arquitectos-docentes que desde la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica adherían a la vanguardia. (Fig. 5).

El ejercicio consistió en el estudio de cinco sectores centrales de Santiago, de condiciones urbanas y habitacionales muy deficientes. Para ello, los alumnos propusieron proyectos que procuraban acercarse a las contingencias reales del país con el uso de datos específicos: justificando su viabilidad financiera y apeándose a las leyes vigentes de la Ordenanza



REESTRUCTURACION DE CINCO SECTORES RESIDENCIALES DE SANTIAGO

Fig. 5. Ejercicio universitario. Plano de reestructuración de cinco sectores residenciales en Santiago. Prof.: Sergio Larraín G-M., Emilio Duhart y Mario Pérez de Arce. Taller de quinto año Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica, 1945.

General de la Construcción, así como a las del Plano Regulador de Santiago. Para determinar la composición socio-familiar, la densidad, la capacidad económica, el tipo de trabajo, etc., se usó los datos desprendidos del último censo de población de 1940. También se analizó el carácter ambiental del sector, se consideró los edificios significativos que justificasen su permanencia por su valor histórico y se dio un gran valor al estudio de la viabilidad existente.¹²

Los resultados demostraron tres factores: primero, la adhesión de los profesores a los principios del urbanismo CIAM y su interés por “comprobar” su utilidad con el subentendido de que tales aplicaciones eran las convenientes para la ciudad de Santiago. Segundo, que la enseñanza universitaria era un manera idónea de propagación de los principios modernos. Tercero, que los resultados fueron conducidos tendenciosamente; así cuando de viabilidad se trataba, la justificación docente estaba avalada por la experiencia internacional, y por tanto, demostrada:

¹⁰ MARCHANT LYON, Manuel. “Notas de la Dirección”. *Arquitectura y Construcción*, N° 6, Santiago de Chile, mayo, 1946, p. 29.

¹¹ “Reestructuración de Cinco Sectores Residenciales de Santiago”, *Arquitectura y Construcción*, N° 6, Santiago de Chile, mayo, 1946, p. 30. Artículo publicado a cargo de Mario Pérez de Arce profesor de la Universidad Católica, describía el trabajo realizado el año de 1945 por un taller de 5° año cuyo profesor era entonces Sergio Larraín G-M. arquitecto pionero de la modernidad chilena, y que contaba con la ayudantía de los profesores Emilio Duhart que había realizado un master en Harvard en 1942 con W. Gropius; Mario Pérez de Arce que en 1942 realizó el “Master of Arts in Architecture” en Florida; y Manuel Marchant Lyon, éste último Director de la *Arquitectura y Construcción*, también con estadías en Europa y quien el mismo año de 1946 fue nombrado Presidente de la Filial Chilena de los CIAM, razón que explica la publicación de este trabajo en la revista.

¹² Los sectores estudiados fueron: Av. Matta, entre las calles San Diego, Copiapó y Santa Rosa; el segundo la Plaza Brasil, limitada por M. Rodríguez, García Reyes, Santo Domingo y Moneda; el tercer sector fue el del cerro San Cristóbal, extendido desde el río Mapocho, entre Pío Nono y Loreto; el cuarto fue la Av. Independencia limitado por Pérez Cotapo, Guanaco y Centenario; y por último, el quinto sector fue Matucana, entre esta calle y Mapocho, San Pablo y Villasana. Ver PÉREZ DE ARCE, Mario. “Reestructuración de cinco sectores residenciales de Santiago”, *Arquitectura y Construcción*, Santiago de Chile, N° 6, mayo, 1946, p. 32.

“Del análisis de la forma en que se desarrolla el tránsito y la de los espacios edificables que dejan las calles prácticamente en toda la ciudad, se llegó a dos conclusiones (que están de acuerdo con los estudios similares que se han hecho en casi todas las ciudades del mundo).

La primera es que, para facilitar el tránsito de vehículos motorizados, conviene a reducir el número de cruces de calles, que representan los puntos peligrosos y de detención del movimiento. La segunda es que las zonas de habitación deben quedar relativamente aisladas de los ruidos, olores y peligros de las arterias de tránsito.

Para conseguir estos efectos, la solución evidente es concentrar el tránsito en avenidas amplias, bastante alejadas de otras, dejando grandes manzanas para la ubicación de las habitaciones.”¹³

De este modo, los ejercicios universitarios, un medio propenso a los experimentos de *tabula rasa*, no dudaron en cuestionar a la estructura urbana -a la calle y a la manzana tradicional- y la respuesta no se dejó esperar: había que borrarlas. (Fig. 6) Esta era la justificación del profesor Pérez de Arce:

“La dimensión de las actuales manzanas de Santiago viene de la época colonial y está basada, como los trazados existentes en casi todas las ciudades del mundo, en las características de un tránsito de carros con caballos. Los terrenos en que se dividían primitivamente estas manzanas eran amplios, con edificación baja y encerraban grupos de patios o jardines al centro. El “progreso” urbanístico de los últimos 20 o 30 años ha consistido en dividir las manzanas de 125 m., por lado, con varias calles, siempre más angostas que las antiguas consiguiendo así mayor periferia, es decir, la

posibilidad de tener más terrenos edificados bordeando las calles. El tránsito de vehículos a motor, para el cual ya era inadecuado el antiguo trazado de las calles, se agravó con el agregado de bocacalles más próximas unas de otras. Las disposición de las habitaciones pasó, de las casas bajas con todas sus habitaciones dando a patios asoleados, a una edificación mucho más densa y alta, ventilándose y alumbrándose desde las calles congestionadas de ruidos y olores, o desde estrechos pozos de luz. Al mismo tiempo que aumentaba la población infantil por manzanas, disminuyeron los jardines, y los autos y tranvías resultaban más peligrosos que las carreteras.”¹⁴

Justificadas así las cosas, el diseño para las propuestas era naturalmente la modificación de estas manzanas y calles inapropiadas para el urbanismo moderno que exigía cambios radicales y cuyas directrices ya habían sido estudiadas por Le Corbusier. Prueba de ello es que había definido los *rédents* y el sistema de circulación según módulos de 400 x 400 metros en *La Ville Radieuse*¹⁵. Al respecto Pérez de Arce define:

“Para precisar el criterio referente a las dimensiones de las manzanas de los trazados en proyecto, se partió de la base de que el punto más alejado de las esquinas supuestas de detención de la movilización colectiva no esté a más de 5 minutos de marcha normal, tiempo considerado tolerable en la mayoría de los estudio sobre la materia, y no mayor a 400 metros por lado aproximadamente.”¹⁶

Le Corbusier también había diseñado una gama de cruces de avenidas publicadas en *La Ville Radieuse*, tema que incluyó Pérez de Arce -según ideas muy similares a ese texto- en las conclusiones del ejercicio universitario. Del mismo modo, confirmó la incompetencia de las calles y las manzanas tradicionales, con un lenguaje definitivo y consecuente, en correspondencia al del maestro suizo:

“El primer punto que se destaca es el nuevo criterio en el trazado y carácter de las vías de circulación y de los espacios que ellas encierran (manzanas). Es evidente que las soluciones propuestas se conforman mucho mejor con las condiciones actuales de nuestra ciudad y de cualquier ciudad contemporánea...

Por lo que respecta a la circulación motorizada (nervio y sangre de la ciudad), el trazado de avenidas amplias con cruces bastante espaciados (de 200 a 400 metros), permite una mayor continuidad y rapidez del movimiento y hacen posible equiparar los cruces (reducidos como promedio al 11% de los que hay en el trazado actual) con los sistemas más perfectos de señalización, y aún se puede pensar en muchos casos en pasos a diferente nivel, de una a otra calle. La eliminación de gran parte de las causas de accidentes, la simplificación de la vigilancia del tránsito y la gran economía en superficie de calles de costosa construcción y mantención, son sólo las ventajas más sobresalientes.

(...) La segunda ventaja concluyente de los tipos de urbanización adoptados en estos proyectos, y relacionada íntimamente con la primera, es la forma de aprovechar con edificación los grandes espacios liberados por el nuevo trazado de calles. Las habitacio-



Fig. 6. Proyecto de alumnos, sector Av. Matta entre las calles San Diego, Copiapó y Santa Rosa. Ejercicio universitario. Parte del ejercicio para el plano de reestructuración de cinco sectores residenciales en Santiago. Taller de quinto año Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica, 1945.

¹³ PÉREZ DE ARCE, Mario. “Reestructuración de cinco sectores residenciales de Santiago”, *Arquitectura y Construcción*, N° 6, Santiago de Chile, mayo, 1946, p. 35.

¹⁴ PÉREZ DE ARCE, Mario. “Reestructuración de cinco sectores residenciales de Santiago”, *Arquitectura y Construcción*, N° 6, Santiago de Chile, mayo, 1946, p. 35.

¹⁵ *La Ville Radeuse*. L'Architecture d'Aujourd'hui, Bolougne-sur-Seine, 1933. Reeditado por Editions Vincenti, Freal & Cie., 1964. Este comentario también fue publicado en Chile a propósito de la traducción libre de este libro. Ver *ARQuitectura*, N° 2, octubre, 1935, p. 20.

¹⁶ PÉREZ DE ARCE, Mario. “Reestructuración de cinco sectores residenciales de Santiago”, *Arquitectura y Construcción*, N° 6, Santiago de Chile, mayo, 1946, p. 35.

nes no se alinean mirando a las calles, por que éstas significan ruido, mal olor y peligro para los habitantes. Se vuelven en cambio hacia los grandes terrenos interiores de las manzanas, disponiéndoselas espaciadamente en forma tal que no intercepten el aire ni el sol, y aun más, de modo que los terrenos que las separan proporcionan a la población la tranquilidad y el agrado que ahora sólo encuentra en los pocos parques públicos o en las difíciles excursiones a los alrededores. Cualquiera dueña de casa puede apreciar la inmensa ventaja de tener a mano todos los elementos de necesidad diaria y constante para el hogar, sin salir de la tranquilidad del parque de su sector, ni arriesgar sus niños en el tránsito de las calles.”¹⁷

Para confirmar lo dicho, en las palabras de Le Corbusier se pueden encontrar las mismas ideas inmersas en un discurso que para este caso conviene repetir en parte:

“(…) Cuando esto suceda habremos dejado de ser animales acorralados en un desierto de piedra. La muerte inminente del hombre en la gran ciudad será reemplazada por la muerte de la calle. Será mejor.

(…) Llevar la decencia y un ambiente radiante, allí donde no hay más que suciedad, tumulto, desorden, pérdidas de tiempo, fatiga, usura, desmoralización.

Instituir la nobleza, la grandeza, la dignidad serena de la proporción.

Manifestar en lo sublime (fruto de madurez de una evolución maquinista) el poderío contemporáneo.

Restituir el cielo. Ver claro. Aire. Luz, alegría.”¹⁸

El artículo que se comenta no dio importancia al lenguaje arquitectónico usado en los edificios propuestos; aunque se trataba de cuerpos puros, los efectos plásticos y espaciales que otorgaban los nuevos emplazamientos aislados eran el resultado del deseo por transformar la imagen de la ciudad desde la forma compacta y austera hacia una disgregación aparatosa.

“El nuevo concepto urbanístico trae un cambio fundamental en las relaciones plásticas entre edificio y áreas libres, pero permite realizaciones tan variadas que pueden ser majestuosas, como la como la sucesión de grandes bloques de edificación desde donde se dominan las copas de los árboles vistos a lo largo de una autopista, o agradablemente íntimas, como la disposición de casas o edificios bajos de departamentos cuya silueta va encerrando jardines reservados al uso de sus habitantes, como en los “squares” ingleses del siglo XVIII o los actuales “neighbourhood unit”¹⁹

Otros ejercicios universitarios también avanzaron en la difusión del urbanismo moderno. Consecuente con el proceso de industrialización nacional, en 1946 se inició la construcción de la Compañía de Acero del Pacífico, CAP, empresa siderúrgica de importancia nacional, en el sector de Huachipato, entre Concepción y Talcahuano. Conforme a las necesidades de sus obreros se dio comienzo al proyecto de la ciudad industrial de Huachipato. M. Pérez de Arce nuevamente

fue el profesor que desarrolló el tema con alumnos de la UC y el encargado de difundir el ejercicio.²⁰

El ejercicio tenía dos particularidades básicas: disponía de un terreno despejado que le permitió todo tipo de libertades de diseño y estaba dirigido a un grupo social determinado y homogéneo conformado por los obreros de la usina, lo que le brindó la posibilidad de imaginar un contexto sociológico uniforme. Demuestran estas ideas estos breves comentarios acerca del contexto físico y social:

“(…)El terreno de fundación, es en general, desventajoso: no permite edificar casas de más de dos pisos; solo en casos especiales puede elevarse su altura a tres pisos.

La ciudad de Huachipato es de carácter esencialmente obrero. Las reducidas posibilidades económicas de sus habitantes se reflejan, no sólo en el tipo de construcción adoptada (mínima), sino, en el planteamiento general de la ciudad (máxima concentración aceptable).”²¹

Sin embargo, algo había cambiado. Si bien el proyecto incluyó principios modernos el espíritu posbélico -reconciliador y humanista referido anteriormente- imprimió sobre su diseño una nueva manera de entender el urbanismo. En un sentido, el proyecto parecía crítico con la severidad de los principios de Le Corbusier y los CIAM; en otro, adelantaba el agotamiento de esos postulados; y en último caso, adhería a algunas tendencias de reciente aparición en la Europa de la reconstrucción.

El emplazamiento de la ciudad estaba considerado a unos 4 kilómetros de la planta siderúrgica y separado de ella por una cadena de cerros que la aislaban de ruidos y humos, ubicación que la conectada fácilmente con la ciudad de Concepción y Talcahuano, dos polos importantes de desarrollo regional (Fig. 7). Fue diseñada para 20.000 habitantes, 5.600 obreros y 1090 empleados ocupados en la usina e industrias anexas, sus respectivas familias y la población necesaria para su abastecimiento y administración. La ciudad, ya por su ubicación ya por su diseño, fue propuesta como una intervención aislada, ajena a otras influencias y en algún sentido aséptica.

“La ciudad de Huachipato es en sí misma autosuficiente. Es necesario evitar un crecimiento desmesurado de ella, aislándola, en lo posible, de todo factor ajeno al objeto para el cual ha sido creada. Los cerros adyacentes, por la mala calidad de su terreno y por el peligro de erosión que ofrecen y por ser inaptos para una edificación económica, constituirán una especie de cortina verde, junto con las amplias fajas que bordean la ruta inter urbana que une Concepción y Talcahuano, permitirá un perfecto aislamiento de la ciudad.”²²

Sin embargo, y como se adelantó, los aspectos sociales fueron determinantes en su diseño, la elección de diferentes esferas para la organización urbana: *vecindario, comunidad, ciudad*, que explicaremos más adelante; no tan sólo determinaban su correspondien-

¹⁷ PÉREZ DE ARCE, Mario. “Reestructuración de cinco sectores residenciales de Santiago”, *Arquitectura y Construcción*, N° 6, Santiago de Chile, mayo, 1946, p. 65.

¹⁸ LE CORBUSIER. *La Ville Radeuse*. L'Architecture d'Aujourd'hui, Bolougne-sur-Seine, 1933. Reeditado por Editions Vincent, Fréal & Cie., 1964. Traducción atribuible a E. Gebhard en *ARQuitectura*, N° 2, octubre, 1935, p. 22.

¹⁹ PÉREZ DE ARCE, Mario. “Reestructuración de cinco sectores residenciales de Santiago”, *Arquitectura y Construcción*, Santiago de Chile, N° 6, mayo, 1946, p. 66. Para apoyar el carácter internacional de estos ejercicios, el artículo fue ilustrado con las imágenes de los planes para la *City of Liverpool* y las de la reconstrucción de Coventry en Inglaterra, ambas recientes intervenciones de posguerra.

²⁰ PÉREZ DE ARCE, Mario. “Ciudad Obrera de Huachipato”, *Boletín del Colegio de Arquitectos*, N° 16, Santiago de Chile, noviembre, 1949, pp. 37-49.

²¹ PÉREZ DE ARCE, Mario. “Ciudad Obrera de Huachipato”, *Boletín del Colegio de Arquitectos*, N° 16, Santiago de Chile, noviembre, 1949, p. 37.

²² PÉREZ DE ARCE, Mario. “Ciudad Obrera de Huachipato”, *Boletín del Colegio de Arquitectos*, N° 16, Santiago de Chile, noviembre, 1949, pp. 37-38.

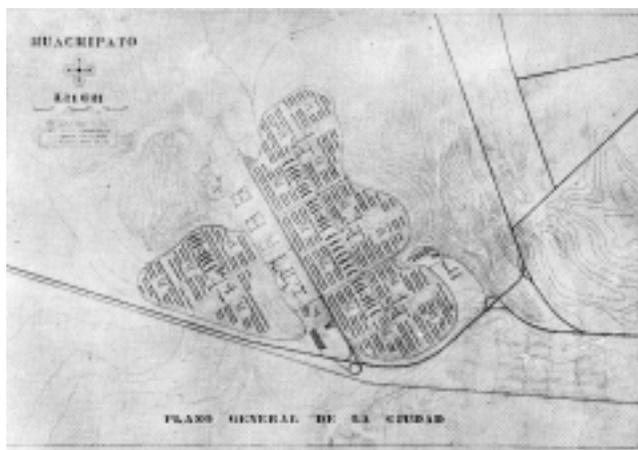


Fig. 7. Plano general de la ciudad industrial de Huachipato. Taller de la Escuela de Arquitectura Universidad Católica. Prof. Mario Pérez de Arce, publicado en 1949.

te tamaño, sino también el tipo de relaciones humanas. La relación precisa entre las cuestiones espaciales y las relaciones sociales son las que en definitiva habrían de determinar su carácter.

“(…) La ciudad ampliamente entendida es, no sólo un trazado, sino un espíritu que se sirve de aquel para desarrollarse. De esto resulta la disposición en grupos sociales a escala humana: vecindario y comunidad. Cada uno de estos grupos representa, en particular, una vida exteriorizada, y, tomados en conjunto, una complementación de funciones que constituye la ciudad. En esta forma, se desarrolla en ellos un verdadero sentido de responsabilidad pública, no sólo en la vida política y administrativa, sino en toda acción colectiva que ellos desarrollen.

Las relaciones entre los individuos son impuestas por dos factores: la proximidad y la afinidad. El primero determina las amistades de vecindario o de lugares comunes de encuentro cotidiano; el segundo, aquellas provenientes de una coincidencia de gustos, aficiones e inclinaciones, de parentesco o del hecho de pertenecer a unos mismos grupos sociales o de estudio. El trazado permite la unión y la afinidad de los hombres que constituyen un grupo, lo que traerá como consecuencia la solidaridad y la amistad.”²³

Como se anunció, la estructura propuesta correspondió a tres unidades interdependientes en que la una estaba contenida sucesivamente en la otra. En orden creciente: *vecindario, comunidad, ciudad*.

El vecindario era la unidad menor. Era una agrupación de familias de diversas costumbres y condiciones entremezcladas y complementadas entre sí caracterizada por la proximidad espacial de sus miembros. Contaba con parvulario y juegos infantiles, con la “unidad de servicio social”, cuyas dependencias contenían un

estar, hemeroteca, y el indispensable servicio de una radio, sin pretensiones de ser ni una biblioteca ni un club social. Esta fue su descripción: “En el vecindario se satisfacen las necesidades personales (sol, espacio, calma, intimidad) y las tendencias de carácter social más elementales, esto es, las que responden a las necesidades mismas del hombre en cuanto a ser sociable.” En el vecindario, lo más característico es el espacio social situado frente a la habitación, que se logra suprimiendo la calle. (…)”²⁴ Una idea ya fomentada por la ortodoxia moderna.

Sin embargo, esta esfera requería de la existencia de una unidad mayor que cubriera otras necesidades espirituales y materiales: *la comunidad*, que sería la reunión de varios vecindarios. La comunidad contendría entonces: centro educacional, de abastecimiento, plaza, jardines, comercio, iglesia, campos de deporte, club social, etc., de este modo, aseguraba que las relaciones entre los miembros de la comunidad fuesen por afinidad y que se satisficieran las aspiraciones comunes (Fig. 8). En este caso la comunidad constituía la agrupación mínima capaz de tener vida propia.

Finalmente, el conjunto de comunidades, que posibilitarían la existencia de una vida orgánica, constituiría *la ciudad*, la unidad mayor que aglutinaría a las demás, en cuyo centro habrían de ubicarse los establecimientos e instituciones capaces de satisfacer las necesidades comunes a todas ellas, como ser: sastrerías, mueblerías, organismos de administración, establecimientos de enseñanza secundaria, bibliotecas, museos, bancos, cajas de ahorro, correos, etc.”²⁵

Esta nueva manera de separar la ciudad, por agrupaciones sociales más que funcionales, venía a interpelar al pragmatismo CIAM y procuraba que el mantenimiento de sus redes sociales fuera la manera de constituir ciudad.

Sin embargo, tales agrupaciones debían organizarse en el espacio y su funcionamiento vehicular fue decisivo. En este caso, según mandaba la ortodoxia, la separación total entre el peatón y el vehículo era la solución racional al problema. Al interior de cada vecindario no penetraba ningún vehículo, así, este lugar se convertía en el espacio social por excelencia, de calma absoluta, con ausencia de ruido y polvo. Los vehículos fueron desplazados a vías dispuestas en torno a las comunidades dejando una única entrada a su centro, entre dos vecindarios, para su abastecimiento. La circulación de los peatones se tensionaba a ese centro orientada por masas verdes.

El trazado de la ciudad fue organizado de modo que, en las comunidades los habitantes tuvieran desplazamientos de no más de 10 minutos entre su casa y el centro para satisfacer sus necesidades. Igualmente, los obreros tardarían 15 minutos en trasladarse a la zona industrial de trabajo por locomoción colectiva que circularía en la periferia de cada comunidad.”²⁶

²³ PÉREZ DE ARCE, Mario. “Ciudad Obrera de Huachipato”, *Boletín del Colegio de Arquitectos*, N° 16, Santiago de Chile, noviembre, 1949, p. 38.

²⁴ PÉREZ DE ARCE, Mario. “Ciudad Obrera de Huachipato”, *Boletín del Colegio de Arquitectos*, N° 16, Santiago de Chile, noviembre, 1949, pp. 38 y 39.

²⁵ PÉREZ DE ARCE, Mario. “Ciudad Obrera de Huachipato”, *Boletín del Colegio de Arquitectos*, N° 16, Santiago de Chile, noviembre, 1949, pp. 39-40.

²⁶ Los planteamientos de este proyecto de ciudad obrera entran en consonancia temporal con los planes de Sir Patrick Abercrombie para Londres desarrollados a partir de 1942. Entre 1945 y 1951 se fundaron diez New Towns en Inglaterra. El tratamiento de distribución urbana, de tráfico, así como el establecimiento de servicios públicos, sus relaciones sociales e industriales, etc., mantienen ciertas coincidencias con la ciudad chilena de Huachipato que abren investigaciones cuyo estudio escapa a esta tesis, pero que puede desencadenar trabajos futuros. Debemos agregar que casualmente Mario Pérez de Arce, profesor de este ejercicio universitario trabajó como investigador en el London County Council, organismo que encargó el trabajo a Abercrombie, entre 1956/57 y 1961. Cfr. LANDAU, Royston: *Nuevos Caminos de la Arquitectura Inglesa*. Editorial Blume, Barcelona, 1969, pp. 15-23.

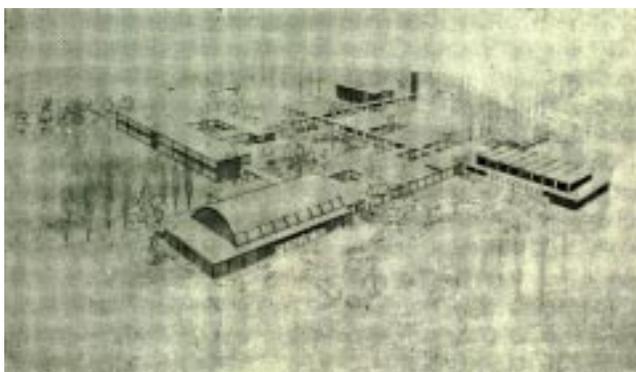


Fig. 8 Centro de una de las cuatro comunidades para la ciudad industrial de Huachipato. Taller de la Escuela de Arquitectura Universidad Católica. Profs. Mario Pérez de Arce, publicado en 1949.



Fig. 9. Plan Director de Bahía Blanca, Argentina. Arqts: Enrique Gebhard y Miguel Roca.



Fig. 10. Plan Director de Bahía Blanca, Argentina. Arqts: Enrique Gebhard y Miguel Roca.

Este ejercicio universitario se constituye en el primer ejemplo en Chile que da más importancia a la vida del hombre, como ser social en la ciudad, más allá de su subordinación a las 4 funciones idílicas del urbanismo moderno. Se puede apreciar que su modo de zonificar está en función de las necesidades humanas, de sus relaciones, de sus tiempos de recorrido sin abandonar del todo algunas soluciones lecorbusianas. Se trata de una propuesta que

se ubica en la frontera del urbanismo pragmático y el sociológico, y ese es su aporte al período.

En consecuencia, los ejercicios universitarios proponían dos cosas: por una parte, alejaban cualquier interpretación dogmática de las aspiraciones del urbanismo moderno, y por otra, escarbaban en temas sociológicos como base para la interpretación de la ciudad. A la postre, en 1948 el proyecto de la Ciudad Obrera de Huachipato comenzó a ser desarrollado y construido por los arquitectos Larraín G-M. y E. Duhart, ambos profesores de la UC, con una solución muy parecida a la comentada.

Finalmente, se debe agregar entre estos ejercicios al proyecto no construido del Plan Director de Bahía Blanca, Argentina, que Enrique Gebhard realizó en conjunto con el arquitecto de ese país Miguel Roca a fines de los años 40.²⁷ Se trata de un conjunto urbano de grandes dimensiones que igualmente incluyó los preceptos de la ciudad funcional lecorbusiana de la que sobresale la estructura en base a las supermanzanas pobladas con volúmenes aislados sobre amplias áreas verdes como bloques residenciales en diagonal y una estructura paraboloidal inspirada en el Centro Soyuz de Le Corbusier que sostiene la cubierta de la estación de trenes. (Figs. 9-10).

Fuentes de las imágenes

Fig 1. Le Corbusier explicando la *mort de la rue*. MONTEYS, Xavier. *La gran máquina. La ciudad en Le Corbusier*. Demarcación de Barcelona del Colegio de Arquitectos de Cataluña. Ediciones del Serbal, Arquitectura / teoría. Barcelona, 1996, s/p.

Fig. 2. "Mort de la Rue", LE CORBUSIER. *La Ville Radieuse*. L'Architecture d'Aujourd'hui, Bolougne-sur-Seine, 1933. Reeditado por Editions Vincenti, Freal & Cie., 1964, p. 119.

Fig. 3. "Muerte de la calle", "La Ciudad Radiante", *ARQuitectura*, N° 2, Santiago de Chile, octubre, 1935, p. 21.

Fig. 4. Primer premio Concurso Población Caupolicán-Chiguayante. Arquitectos Oreste Depetris, Norman Day, R. Argandaña y A. González. *Arquitectura y Construcción*, N°5, abril, 1946. p. 76.

Fig. 5. Ejercicio universitario. Plano de reestructuración de cinco sectores residenciales en Santiago. Profs.: Sergio Larraín G-M., Emilio Duhart y Mario Pérez de Arce. Taller de quinto año Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica, 1945. *Arquitectura y Construcción*, N° 6. mayo, 1946. p. 32.

Fig. 6. Proyecto de alumnos, sector Av. Matta entre las calles San Diego, Copiapó y Santa Rosa. Ejercicio universitario. Parte del ejercicio para el plano de reestructuración de cinco sectores residenciales en Santiago. Taller de quinto año Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica, 1945. *Arquitectura y Construcción*, N° 6. mayo, 1946. p. 65.

Fig. 7. PÉREZ DE ARCE, Mario. "Ciudad Obrera de Huachipato", *Boletín del Colegio de Arquitectos*, N° 16, Santiago de Chile, noviembre, 1949, p. 41

Fig. 8 PÉREZ DE ARCE, Mario. "Ciudad Obrera de Huachipato", *Boletín del Colegio de Arquitectos*, N° 16, Santiago de Chile, noviembre, 1949, p. 44.

Fig. 9. "Plan Directeur de Bahía Blanca, Argentine. Nouveau tracé du réseau ferroviare." Rev L'architecture d'aujourd'hui, N° 33, 1951, pp. 75-78.

Fig. 10. "Plan Directeur de Bahía Blanca, Argentine. Nouveau tracé du réseau ferroviare." Rev L'architecture d'aujourd'hui, N° 33, 1951, pp. 75-78.

²⁷ *L'Architecture D'Aujourd'hui*, a. 21, N° 33, diciembre 1950-enero 1951, pp. 75-78.