



EXTENSION GEOGRAFICA DEL URBANISMO EN CHILE: 1939-1952

Pablo Fuentes Hernández¹

Fecha de recepción : 16/08/2005

Fecha de aceptación : 30/10/2005

Los grandes problemas del urbanismo entre 1894 y 1925 habían tenido a la ciudad de Santiago fundamentalmente como hecho geométrico. Para entonces sólo la capital estaba en la atención del Estado y los urbanistas. Al respecto cabe recordar los 6 Planos de Transformación de Santiago desarrollados en dicho período sobre parte de su trama, cuyos trazados, tan matemáticos como rigurosos, perseguían el ideal académico de una ciudad barroca ordenada por avenidas rectas, diagonales y hasta circulares. Sus cruces y remates eran organizados por plazas o edificios públicos de jerarquía, que usualmente tenían como centro de la organización al Palacio Presidencial de La Moneda, valor neoclásico idóneo para reforzar tales intenciones.¹

La permanencia en Chile del urbanista vienés Karl Brunner, contratado por el Estado a partir de 1930; la difusión de sus ideas mediante seminarios, artículos y congresos, integraron a la discusión nacional cuestiones del urbanismo racionalista que no tardaron en ser acogidas por arquitectos chilenos. Brunner, usó la ciudad existente como contexto donde implementar su intervenciones, sin adscribir los principios formales del urbanismo moderno. En ese marco se debe entender su plan para Santiago y en particular su proyecto para el Barrio Cívico de 1931, obra modificada y concretada posteriormente por Carlos Vera a partir de 1936.²

En ese contexto, la compleja situación socio económica de las ciudades chilenas durante la década del 30, agravada por todo tipo de urgencias, parecía concordar con la difusión de las ideas racionalistas. El espíritu modernizador provocó que muchos de los arquitectos de la época emprendieran tareas de denuncia y crítica sobre la situación de la ciudad. En este contexto, el Estado, como dice Gurovich, asumió paulatinamente "res-

ponsabilidades directas e indirectas en los planes de fomento y localización industrial y en la construcción masiva de viviendas, infraestructura y equipamiento comunitario."³

En lo político, a fines de 1938 comenzó el gobierno del Frente Popular con Pedro Aguirre Cerda a la cabeza. Se trató de una coalición de partidos



Fig. 1. Dr. Karl Brunner von Lehenstein.
Fie.: Fernando Cortés Larreamendy, 1996.
<http://www.uchile.cl/facultades/arquitectura/urbanismo/brunner.htm>

de centro-izquierda comprometidos con la modernización nacional. Parte importante de su acción estuvo marcada por la organización de la reconstrucción de las ciudades devastadas por el terremoto de 1939 inaugurando con ello intervenciones de envergadura en localidades de provincia. Su sucesor, Juan Antonio Ríos, prosiguió dirigiendo el Estado hasta 1946 impulsando similar misión reformadora al promulgar leyes que incentivaron el desarrollo industrial y la modernización urbana. Las cosas cambiaron a partir del siguiente período presidencial. Gabriel González Videla (1946-1952), recién comenzado su mandato dio un giro a la visión modernizadora de sus antecesores al escoger políticas urbanas populistas y ornamentales

¹ Arquitecto UBB. Master en Conservación y Restauración del Patrimonio por la Universidad Politécnica de Madrid. Docente del Departamento de Diseño y Teoría de la Arquitectura, UBB.

² En 1894 se formuló el Primer Plan de Transformación a cargo del ingeniero Manuel Concha. En 1909 se creó la Junta de Transformación de Santiago y ese año se promulgó la Ley 2.203 que reemplazó al plan de 1894. Ese mismo año se originó el 2º Plan de Transformación elaborado por una Comisión mixta del Congreso Nacional. Carlos Carvajal realizó el 3º plan en 1912, éste fue adoptado como proyecto de la Sociedad Central de Arquitectos. Al año siguiente, en 1913, Ernest Coxhead, arquitecto norteamericano desarrolló, sin conocer la ciudad y sobre un plano antiguo, el 4º plan por encargo personal del cónsul chileno en San Francisco, EE.UU. En 1915 se formuló el 5º plan debido a Ismael Valdés Vergara y una comisión mixta parlamentaria, municipal y vecinal. En 1923 Alberto Schade fue autor del plano "Contribución al Trazado Racional de las Avenidas Diagonales y Transformaciones de la ciudad" que rescató en parte la propuesta de 1913 y que tampoco fue aprobado. En 1924 el periodista Carlos Pinto Durán presentó un "Proyecto para Santiago" y en 1925 Luis Alcalde, edil santiaguino, dio a conocer el 6º Plan de Transformación, que tampoco fue admitido. Ver CARVAJAL, Carlos: "La Transformación de Santiago", revista *Arquitectura y Arte Decorativo*, N° 6-7, Santiago de Chile, octubre, 1929, pp. 271-284; N° 8, diciembre, 1929, pp. 339-345 y N° 9, pp. 383-388. También ver GROSS, Patricio: "Un acercamiento a los planes de transformación de Santiago de Chile 1875-1985" en *Nuevas Perspectivas en los Estudios Sobre Historia Urbana Latinoamericana*. Instituto Internacional de Medio Ambiente -IIED- América Latina. Compilado por Jorge E. Hardoy y Richard P. Morse. Grupo Editor Latinoamericano. Buenos Aires, 1989, pp. 305-325.

³ Se puede afirmar que los planes de Brunner fueron la primera instancia de organización racional de la ciudad. En su primera estada (1929-1932) fue contratado como Consejero de Gobierno y desarrolló su trabajo en la Sección de Urbanismo de la Dirección de Obras Públicas, oportunidad en la estudió un plan de desarrollo para Santiago y colaboró en el desarrollo de la Ordenanza General de la Construcción y Urbanización de 1931, primer cuerpo legal dedicado a la regulación urbana. En su segunda permanencia (1934) fue contratado por la Municipalidad de Santiago para desarrollar el Plano Regulador de la Comuna, el primero de Chile, estudio que realizó en conjunto con Roberto Humeres, quien lo finalizó en 1939.

⁴ GUROVICH, Alberto. "Las Articulaciones Urbanas", revista *CA*, N° 41, septiembre, 1985, p. 64.

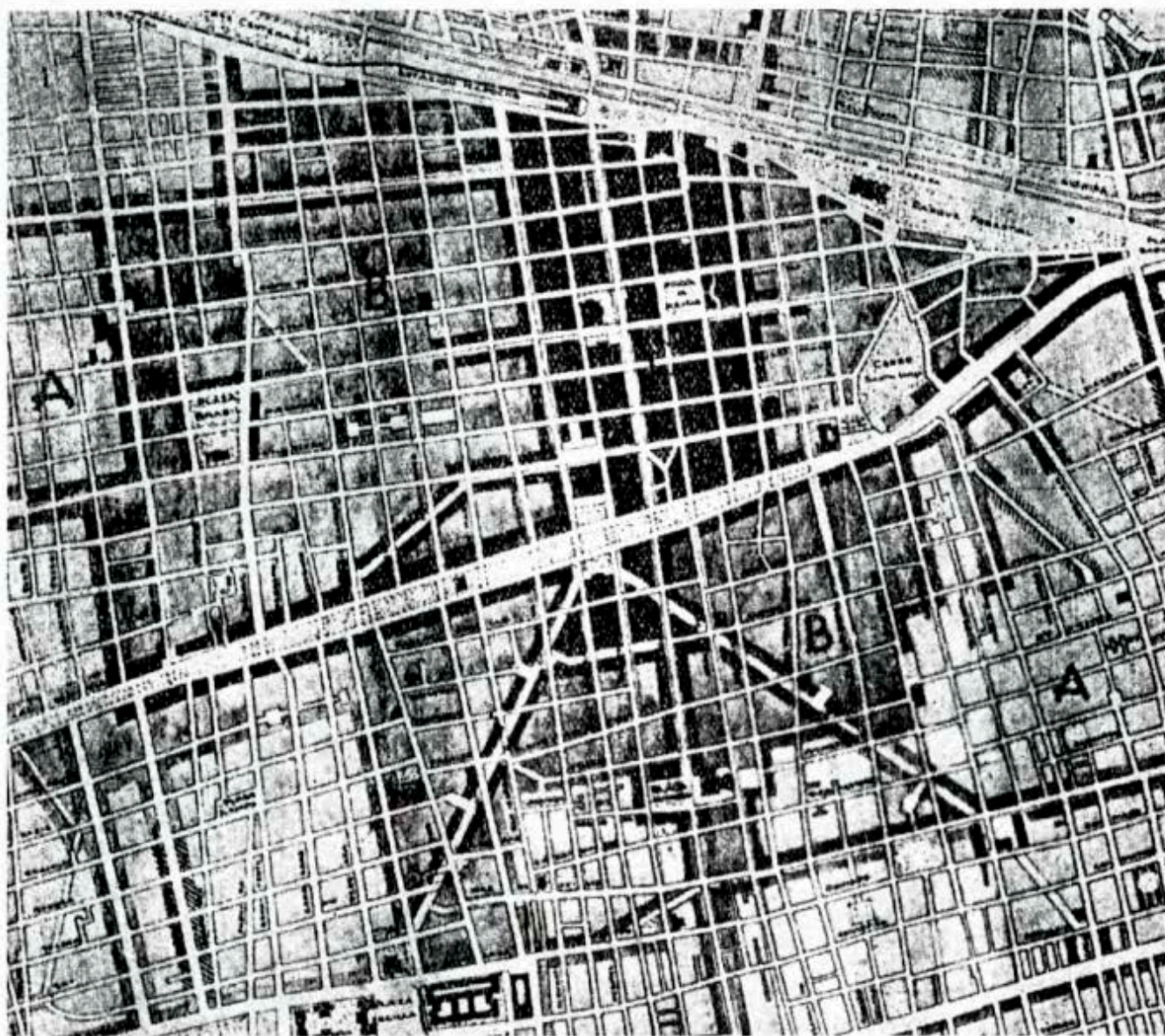


Fig. 2. Karl Brunner. Plano para el centro de Santiago realizado para la Dirección de Obras Públicas en el que integra algunas diagonales. (1931).
Fte.: Karl Brunner: *Santiago de Chile. La ciudad moderna. Su estado actual y futura transformación*. Imprenta La Tracción, Santiago de Chile, 1932.

para La Serena, su ciudad natal, que pusieron en jaque la práctica incipiente y los principios del urbanismo moderno, como si por algún momento aconteciera un giro en el contrasentido de las manecillas del reloj.

En correspondencia a este lapso, entre 1939 y 1952 ocurrieron algunos cambios importantes en algunas de las ciudades chilenas que vienen a caracterizar este período como la institucionalización de la modernidad. Para ello, el Estado impulsó medidas que a mediano y largo plazo renovaron la imagen urbana de varias ciudades. Al respecto, se desea mostrar que la renovación urbana no significó modificaciones drásticas, sino que estuvo sujeta al mantenimiento de las estructuras existentes en diferentes grados y que, más que la adopción de un lenguaje formal, lo que trascendió fue la adaptación de su estructura histórica a algunas cuestiones racionales.

Para fijar los límites de este período se establecen dos hechos de importancia urbana que se vieron directamente influenciados por las decisiones del Estado. Como principio, se determina el terremoto de 1939 cuyas devastadoras consecuencias trajeron sobre ciertas ciudades transformaciones de carácter racional sobre su imagen urbana. Ejemplo de ello son las ciudades de Chillán y Concepción. Como final del período se considera el año 1952, con la implementación del Plan Serena, cuyas consecuencias sobre esa ciudad estuvieron determinadas por un urbanismo preciosista contrario a la tendencia funcionalista de la época.

Este "rehacer" ciudades bajo impulso estatal son los límites de un período cuyo comienzo auguraba el establecimiento de la modernidad urbana y su final fue marcado por contradicciones conceptuales y formales en la práctica del urbanismo racional.

El urbanismo y el Estado. Un panorama general

Para conducir este proceso conviene revisar algunas medidas que anteceden al período en estudio. Las mismas muestran que el Estado había comprendido que la modernización urbana pasaba por una serie de legislaciones que adecuaban racionalmente las estructuras de la ciudad.

El Gobierno del Frente Popular heredó de la administración anterior dos instrumentos legales de importancia. El primero fue la Ordenanza General de Construcciones y Urbanismo de 1931, que entró en vigencia por el Decreto 347 del 22 de enero de 1936 por la Ley N° 1.075, de la que se destaca su artículo N° 37 sobre la introducción de Planes Reguladores obligatorios para ciudades sobre 8.000 habitantes.⁴ El segundo trató de la Ley 5.950 promulgada en 1936 que creó la Caja de la Habitación Popular, institución que impulsó la construcción de viviendas económicas, y a la que encargó elaborar planes urbanos sectoriales de regular envergadura para la situación de las mismas.⁵ Esta ley incidió en la construcción de nuevos barrios que incorporaron paulatinamente conceptos nuevos de urbanismo.⁶

Grosso modo, ese era el orden de los acontecimientos inmediatos hasta enero de 1939, fecha del terremoto más devastador del siglo XX en Chile que arruinó a la mayoría de los asentamientos entre el paralelo 35 al 38, y que dejó más de 30.000 muertos. La reacción del Gobierno del Frente Popular fue inmediata y el alcance de sus medidas son evaluadas por la historia como aciertos de envergadura en la política estatal chi-



Fig. 3. Calle de Chillán después del terremoto de 1939.
Fte.: www.memoriachilena.com

lena del siglo XX. Su impulso modernizador transformó la gestión urbana general y por consecuencia la futura imagen de las ciudades.

Acciones del Estado

La primera medida estatal de importancia del período se tomó cuando el 29 de abril de 1939, a pocos meses del terremoto de enero, se aprobó la Ley 6.334 que creó la Corporación de Fomento de la Producción, CORFO. Por la misma ley se creó la Corporación de Reconstrucción y Auxilio que atendió todo lo relacionado con préstamos y expropiaciones para la reedificación de la zona devastada y que tuvo por empresa la elaboración y construcción de edificios de carácter cívico para las ciudades arrasadas. Asimismo, la formulación, de planes reguladores para Cauquenes, Talca, San Carlos, Chillán, Concepción y Los Angeles a cargo de los urbanistas Federico Oehrens, Guillermo Utrixsen y Johanna Zeppelin, todos discípulos de Karl Brunner.⁷ El decreto duraría seis años desde su promulgación. Entre los objetivos de esta corporación estaban:

- 1- Formular el Plan General de la Zona Devastada.
- 2- Determinar las ciudades o pueblos que deberían ser construidos o reconstruidos en la zona afectada.
- 3- Confeccionar un plano regulador para las ciudades que estimara necesario construir o reconstruir total o parcialmente.
- 4- Otorgar préstamos hipotecarios por intermedio de la Caja de Crédito Hipotecario a los damnificados.
- 5- Aprobar las reparaciones y construcciones de las obras y servicios fiscales o municipales.

Durante este período se realizaron otras regulaciones legales que habrían de afectar a la estructura urbana y que es apropiado señalar. Por el Decreto 3.850 del 31 de julio de 1939 se aprobó el Plan Oficial de Urbanización de Santiago con su respectiva Ordenanza Local de Edificación, instrumento que contribuyó a la transformación de la imagen de la ciudad. El plan fue iniciado por Karl Brunner en 1934 y terminado por Roberto Humeres.⁸ Diagnosticó los problemas de tráfico, equipamiento y las deficientes condiciones de la vivienda obrera. Dice P. Gross:

⁴ Denominada Ley General de Construcción y Urbanización fue promulgada en mayo de 1931 por el D.F.L. 345 como consecuencia del Terremoto de Talca de 1928. En su estudio participó el urbanista K. Brunner. Ver revista *Arquitectura y Construcción*, N° 7, Santiago de Chile, octubre de 1946, p. 11. También ver *Revista de Arquitectura*, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, Santiago de Chile, N° 8, 1994, p. 12.

⁵ Cfr. CÁCERES, Gonzalo: "La voz pública de los arquitectos organizados. Vivienda popular y desarrollo urbano 1934-92", revista *CA*, Santiago de Chile, N° 68, pp. 102-107. Ver tb. BARAHONA ALVAREZ, Oscar: "Chile y su arquitectura", revista *Nueva Forma*, N° 81, Madrid, octubre, 1972; y Redacción: "Corvi en el centro de la construcción", revista *AUCA*, N° 23, Santiago de Chile, 1972, noviembre, pp. 39-50.

⁶ El gobierno también heredó la Ley 6.071 del 16 de agosto de 1937, llamada de "Propiedad horizontal" o de "Venta por pisos o departamentos", que permitió que terrenos de propiedad común tuvieran superficies menores a las que se autorizaban para un lote privado, por tanto, facilitó la construcción en altura, cuestión concretada especialmente en el centro y oriente de la capital. Ver "Sugerencias para avalúo de Departamentos en Edificios Colectivos", *Boletín del Colegio de Arquitectos*, N° 27, septiembre, 1954, p. 28; y HARAMOTO, Edwin: "La Vivienda Social Chilena 1950/85", revista *CA*, N° 41, septiembre, 1985, pp. 57-108.

⁷ Ver *Revista Arquitectura y Construcción* N° 7, octubre, 1946, p. 11. También PALMA ZÚNIGA, Luis: *Pedro Aguirre Cerda. Maestro, Estadista, Gobernante*. Editorial Andrés Bello, Santiago de Chile, 1963, pp. 189-191; Ver también ELIASH, Humberto y MORENO, Manuel: *Arquitectura Moderna en Chile 1930-1960. Testimonio - Reflexiones*. Ediciones Cuaderno Luxalón, Santiago de Chile, 1985, s/p.

⁸ Cfr. PALMER, Monserrat: *La ciudad jardín como modelo de crecimiento urbano. Santiago 1935-1960*. Edic. Facultad de Arquitectura y Bellas Artes de la Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, 1987, p. 74. Humeres siguió al frente de los trabajos de aplicación del nuevo plan hasta 1957. OYARZÚN PH., Rodolfo: "El profesor Dr. Karl Brunner. (Su estada en Chile entre los años 1929-1934)", *Revista de Planificación*, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, N° 7, Santiago de Chile, 1970, p. 152.

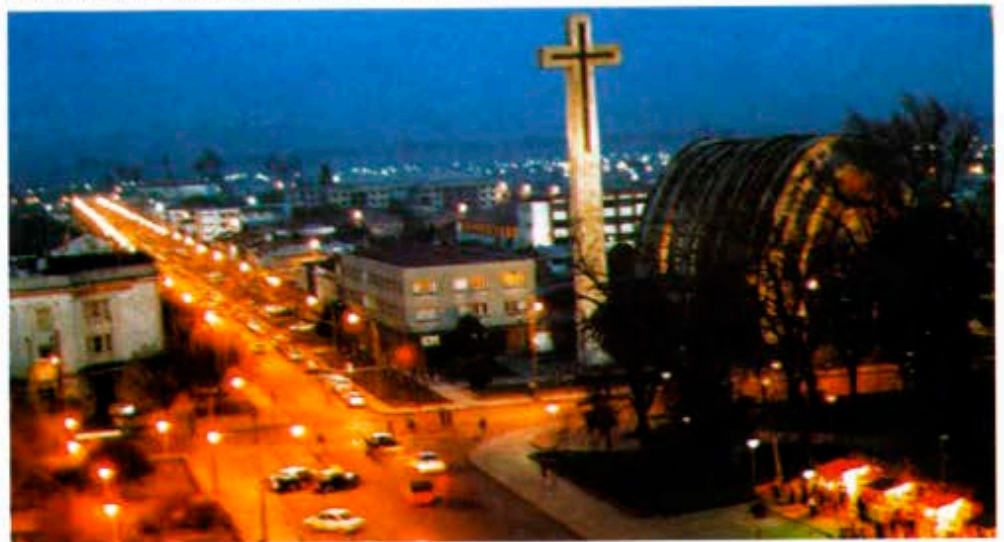
"La imagen física que determinaba este Plan era la de una ciudad europea, con edificaciones en lo posible neoclásica, continua, en altura mediana, con anchas avenidas... De hecho, la actual configuración del centro, la localización industrial o la zonificación de la edificación son buenos ejemplos de la afirmación anterior, habiendo sobrevivido durante más de 50 años a diversos modelos políticos y económicos que se han ensayado en Chile".⁹ Agrega Gross, que este plan inauguró la elaboración de una serie de cartas reguladoras a nivel nacional que mantuvieron una actitud crítica de la realidad más allá de cualquier adhesión a la tendencia moderna.

En 1940 la población nacional tenía 5.063.000 habitantes de los cuales Santiago aportaba 1.075.000 distribuidos en unas 11.340 hectáreas.¹⁰ Los problemas de vialidad de Santiago, una ciudad que crecía sin control, fueron una de las principales preocupaciones de los organismos estatales. El Ministerio de Obras Públicas comenzó a buscar soluciones al problema del transporte urbano, de modo que, por ejemplo, ese año comenzaron los estudios para la construcción de metropolitano en Santiago.¹¹ En ese sentido el Decreto 5.574 del 2 de noviembre aprobó el trazado de la Diagonal Oriente, eje que conectó el sector sudeste de modo expedito con el centro de la ciudad.¹²

1943 fue el año del Terremoto de Coquimbo, al norte del país, motivo por el cual la Ley 7.552 extendió la aplicación



Fig. 5. Chillán, avenida Libertad, en una vista hacia el poniente. Al fondo la Estación de Ferrocarriles del Arqto. Guillermo Bustos (1940). Fte.: Archivo Gonzalo Cerda.



La misma avenida Libertad en una vista desde la plaza en su proyección urbana hacia el oriente. En primer plano, la famosa catedral de Chillán, un hito de gran identidad para la ciudad.

de la Corporación de Reconstrucción y Auxilio a esa ciudad. Fue el año en que se dio un nuevo impulso estatal a la vivienda y el urbanismo. La aprobación de la Ley 7.600, que reorganizó la Caja de la Habitación Popular, proporcionándole mayores

⁹ GROSS, Patricio: "Santiago de Chile (1925-1990): Planificación Urbana y Modelos Políticos", revista *EURE*, Vol. N° 52/53, p. 35, citado por FADDA, Giuletta y DUCCI, María Elena: "Políticas de Desarrollo Urbano y Vivienda en Chile. Interrelaciones y Efectos", *Chile: 50 años de Vivienda Social 1943-1993*, Luis Bravo Heitmann y Carlos Martínez Corbella editores, Universidad de Valparaíso, Facultad de Arquitectura, Valparaíso, 1993, p. 81. Este artículo es una versión revisada y ampliada de la ponencia homónima presentada al I Seminario Latinoamericano de Planificación Urbana, Universidad Federal de Mato Grosso, Brasil, mayo, 1993.

¹⁰ Cfr. BARAHONA ÁLVAREZ, Oscar: "Chile y su arquitectura", revista *Nueva Forma*, N° 81, Madrid, octubre, 1972, p. 54. Ver también RODRÍGUEZ, León et al.: *Mario Pérez de Arce Lavín. Permanencia de la Arquitectura Moderna en Chile*. Ediciones ARQ, Escuela de Arquitectura Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, 1995, p. 11.

¹¹ Cfr. MARTÍNEZ, René: "Santiago: una ciudad inconclusa", revista *AUCA*, N° 50/51, Santiago de Chile, octubre, 1986, p. 20.

¹² *Revista de Arquitectura*, Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, Santiago de Chile, N° 8, 1994, p. 12.

aportes y atribuciones. Gracias a ella se construyeron numerosas poblaciones en todo el país.¹³

Al mismo tiempo, uno de los principales urbanistas chilenos, Luis Muñoz Maluschka, profesor de Urbanismo de la Escuela de Arquitectura de la U. de Chile, ocupó el cargo de Director de la Sección de Urbanismo del Ministerio de Obras Públicas que dio origen a la Dirección de Planificación Territorial. Maluschka realizó una amplia labor en la zona devastada por el terremoto de 1939, y con otros profesionales desarrolló más de 140 planos reguladores entre 1946 y 1952.¹⁴

En ese escenario y por decisión del Presidente González Videla, se encargó en 1946 el Plan Serena. Se trató de un instrumento regulador para la ciudad natal del gobernante cuyas condiciones urbanas y arquitectónicas giraron -al igual que sus medidas políticas- hacia corrientes conservadoras y estilísticas sin precedentes en el contexto nacional. Sus determinantes ponen fin a un periodo progresista en la institucionalización de la modernidad.

A la vista de estos datos lo que se procura a continuación es determinar algunos de los proyectos -unos a nivel ciudad y otros a nivel de barrios- más importantes de ese periodo delimitado por las intervenciones entre Chillán y La Serena, que bajo el auspicio del Estado implicaron a diversas instituciones en la aplicación y difusión de nuevos principios del urbanismo. Del mismo modo, intenta determinar el grado de compromiso moderno que tenía a esos proyectos para demostrar que más que las cuestiones formales lo que primó fue el sentido racional de los mismos y su capacidad para adaptarse al medio.

El caso de Chillán. Sincretismo urbano

La reconstrucción de la ciudad de Chillán luego del terremoto de enero de 1939 puede ser considerado como el caso

que dio comienzo a las intervenciones institucionales. Fue la primera ciudad chilena que modificó su estructura urbana bajo principios racionales del urbanismo promovidos por el Estado. Aunque la ciudad sufrió cambios que identifican y defienden esta idea, en ella no tuvieron lugar alteraciones formales radicales, sino que se incorporaron soluciones apropiadas y algunas imágenes acordes a los tiempos de mediados del siglo XX.

La trama urbana de la ciudad de Chillán, compuesta por manzanas y plazas regulares en damero según el modelo colonial, había sido diseñada en 1835 por el ingeniero francés Lozier después de algunos cambios y traslados.¹⁵ Para enfrentar la reconstrucción de la ciudad a partir de 1939, se propusieron 2 planos reguladores.¹⁶ Ambos fueron rechazados. Aparentemente, el fracaso de la primera iniciativa se explica porque destinaba terrenos agrícolas en la ciudad, cuestión contraproducente para una urbe que contaba con grandes huertos en las afueras inmediatas, y significaba, al mismo tiempo, un perjuicio a la especulación urbana. Además esta proposición, a medio camino entre la ciudad y el campo, parecía una imagen poco apta para inspirar una visión moderna de la ciudad. La segunda proposición de raigambre académica, que pensaba la ciudad como una cuestión geométrica fue rechazada, al parecer, porque significaba una nueva parcelación predial derivada de dos diagonales, en la que los propietarios, aparte de perder terrenos, quedaban en evidente desventaja al obtener sitios irregulares difíciles de ocupar y con una serie de complicaciones legales en sus títulos de propiedad.

Finalmente la Corporación de Reconstrucción y Auxilio elaboró un Plan Regulador encargado a Luis Muñoz Malushka.¹⁷ Las cuestiones viales y la calidad de sus conexiones fueron problemas claves de su proposición. El plan mantenía las 4 avenidas que configuraban el anillo central, y habilitaba la Avenida Libertad como eje conector entre la Plaza de Armas, principal espacio representativo de la ciudad, con

¹³ Ver sobre esta ley ver Redacción: "Caja de la Habitación. Aprueba la Ordenanza de Urbanización y Construcciones Económicas" *Boletín del Colegio de Arquitectos* N° 4, Santiago de Chile, octubre de 1944, pp. 3-17. También ver "Algunos Aspectos Jurídicos de la Ley 7.600 sobre la Caja de la Habitación". *Boletín del Colegio de Arquitectos* N° 10, Santiago de Chile, julio, 1946, pp. 39-49.

¹⁴ Maluschka al mismo tiempo participó en estudios y trabajos urbanísticos en el Estado alemán de Hannover. Cfr. PAVÉZ, María Isabel, "Precursores de la Enseñanza del Urbanismo en Chile. Periodo 1928-1953", *Revista de Arquitectura*, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, N° 3, octubre de 1992, p. 10. Maluschka al mismo tiempo participó en estudios y trabajos urbanísticos del Estado alemán de Hannover.

¹⁵ La ciudad fue fundada por don Martín Ruiz y Gamboa el 25 de Junio de 1580 con el nombre de San Bartolomé de Chillán y Gamboa en la orilla norte del río Chillán. Hacia finales del siglo XVIII, la ciudad de Chillán había logrado consolidarse tras sucesivos asaltos indígenas, traslados y terremotos. El 20 de Febrero de 1835, un nuevo sismo la destruyó y fue también víctima de grandes inundaciones, lo que hizo pensar en un nuevo emplazamiento. Se decidió entonces su traslado a un terreno más al norte, de propiedad de don Domingo Amunátegui bajo normas impuestas por el gobierno del Presidente Joaquín Prieto (Decreto del 5 de Noviembre de 1835). El ingeniero a cargo de ejecutar el nuevo plano fue Carlos Dozier quien dispuso la trama "en un área de 200 cuadras divididas en manzanas de 170 varas en cuadro, dejando en cada una, un claro de 10 varas de cada costado, para que las calles tengan 20 de anchura". Tal nueva fundación se produjo finalmente el 5 de Noviembre de 1845, siendo este su emplazamiento actual, aunque muchas familias no abandonaron el Chillán Viejo quedando este asentamiento hasta hoy como periferia urbana de la ciudad. Cfr. CERDA, Alejandro: *El Surgimiento de la Arquitectura Moderna en Chillán*. Edic. Universidad del Bío-Bío, I. Municipalidad de Chillán, Concepción, 1990.

¹⁶ El primero de ellos propuesto por el Municipio de Chillán consideró, entre otros, los siguientes puntos: 1°- Destinar 14 manzanas de la cuadrícula inicial a huertos obreros de la ciudad. 2°- Hacer desaparecer el asentamiento periférico de Chillán Viejo para convertir sus terrenos en huertos frutales. 3°- La carretera longitudinal sur sería desplazada una manzana al poniente.

La segunda proposición contenía también tres aspectos fundamentales: 1°- Recuperación de las cuatro avenidas propuestas por originalmente por Lozier, que definirían el anillo cuadrado central de la ciudad. 2°- Establecía la Avda. Libertad como la arteria este-oeste de acceso a la ciudad, ensanchándola y acondicionándola con grandes arboledas. 3°- Creaba dos grandes diagonales -sin justificación alguna- que conectaban la Plaza de Armas con las esquinas sur y norponiente de la cuadrícula. Cfr. CERDA, Alejandro: *Op. Cit.*, p. 64.

¹⁷ L. Muñoz Maluschka fue un destacado urbanista educado en Alemania, partícipe del método científico en el urbanismo. Alejado de las utopías morfológicas de la ciudad funcional, se inclinó por determinar el fenómeno urbano en su sentido regional y territorial en toda su complejidad. Cfr. PAVÉZ, María Isabel: *La Institución del Urbanismo en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, 1928-1988*. Ediciones Universidad de Chile, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Departamento de Urbanismo, Santiago de Chile, 1992, pp. 8-20. Colaboró en la Corporación de Reconstrucción y Auxilio en la elaboración de Planes Reguladores, con posterioridad al desastre de 1939, ocasión en la que publicó el artículo que recoge sus planteamientos para la zona devastada "Concepción Dinámica del Urbanismo: Espacios Vitales Urbanos. Aplicación en la zona devastada por el terremoto del 24 de enero de 1939", revista *Urbanismo y Arquitectura*, N° 10, Santiago de Chile, 1940, p. 43/543.

la Estación de Ferrocarriles, el principal medio de transporte de la época. Al mismo tiempo, y como parte de una acción modernizadora, permitía pasar la Carretera Panamericana por la calle O'Higgins, arteria norte-sur al poniente de la ciudad. Esta fue la propuesta que finalmente se implementó.¹⁸

La metodología de Muñoz Maluschka, que en parte explica este plan, merece consideración aparte. Participaba del método científico en materia de análisis, proyectos y administración urbana. Concebía la ciudad como un organismo de compacidad y coherencia excepcional a través de la coordinación entre el poder público y privado. Respecto al territorio, y en lo referido al acondicionamiento de sus recursos naturales, era partidario del desarrollo de infraestructuras de producción y distribución para dinamizar los equipamientos urbanos, los sistemas de transportes, etc. En síntesis, participaba de un urbanismo tecnificado que dejaba atrás los objetivos estéticos del urbanismo moderno. En consecuencia, su plan para Chillán no se inclinó por el lenguaje moderno del urbanismo en boga. Es decir, ni repartió la ciudad en zonas funcionales, ni desarmó la estructura de damero colonial para convertirlo en supermanzanas, ni escindió las circulaciones peatonales de las vehiculares, como lo demandaban las tendencias funcionalistas. Sin embargo, comprometió la planificación con la realidad inmediata de la ciudad y sus problemas prediales, y del país con sus infraestructuras, conexiones y redes territoriales.

Prueba de ello es que reorganizó Chillán con dos tipos de intervenciones que podemos identificar como modernas en esencia y no en estilo. La primera fue la incorporación de arterias conectoras de jerarquía en la trama: el paso de la Carretera Panamericana por la Avenida O'Higgins, que cruzó la ciudad y la integró a ese macro sistema vial, que no tan sólo era la espina dorsal del país, sino la conexión latinoamericana más importante en cuestiones políticas y económicas. También implementó la Avenida Libertad como eje oriente-poniente que conectó la estación de trenes con el centro neurálgico de la ciudad. Ambas vías no destruyeron la trama estructural original. La segunda fue el ensanche de las calles de la ciudad. Antiguamente coloniales, fueron adecuadas al tránsito vehicular motorizado. En sus aceras fueron plantados árboles frondosos para soportar los rigores del verano, situación que con el tiempo no sólo dio frescor a los paseos por la ciudad, sino que aportó un tejido verde excepcional a Chillán.

Como resultado general la ciudad mantuvo esencialmente su trama anterior al terremoto modificándose sólo aquellos puntos fundamentales para su modernización. Lo que parece cierto es que esta trama había logrado, tanto por lógica como por simple, adecuarse a las necesidades de la ciudad moderna sin necesidad de que se efectuase sobre ella *tabula rasa*. A partir de las intervenciones sobre Chillán se comenzaron otras en varias ciudades

del país. La coherencia entre ellas con las estructuras preexistentes aseguraron por varios años resultados que pueden valorarse como discretos, pero apropiados, que mantuvieron la escala de las urbes y, sobre todo, el desarrollo de la vida urbana sin rupturas singulares.

El caso de Concepción. Remembranzas académicas

En 1940, como consecuencia de las tareas de restauración en la zona devastada, se definió también para la ciudad de Concepción un Plan Regulador a cargo de la Corporación de Reconstrucción y Auxilio que, al igual que el caso de Chillán, pretendía modernizar la estructura urbana. Este plan, guardando las proporciones, pretendía nivelar a la ciudad con las intervenciones que sólo Santiago había tenido. En un sentido se le reconocía a Concepción su categoría urbana a nivel nacional. Por otro, significaba que los planes desarrollados para Santiago tenían consecuencias sobre otras ciudades de provincia; y lo más importante, que mediante ellos, se daba comienzo a la expansión de las nuevas teorías urbanas sobre el territorio. Dice G. Mahias:

"Era oportuno darle a la ciudad algo de lo que Santiago ya ostentaba, cosa que los provincianos anhelaban en materias urbanísticas: había llegado de Europa algunas innovaciones dadas a conocer principalmente por el arquitecto Karl Brunner en Chile. Estas ideas consistían en que la ciudad fuera más humana, higiénica, agradable y comprensible para el habitante. En una palabra configuraban lo "moderno" en la urbanística."¹⁹

Como los planes de ese momento, el instrumento no formuló cambios estructurales en la trama general, sino la sectorización de la ciudad, la jerarquización de los barrios mediante sistemas viales expeditos, y la creación de nuevas plazas que les independizaran del centro; todo con el objetivo de provocar un sistema de relaciones sociales y espaciales dinámicas, acorde con la imagen de desarrollo y progreso que el Estado pretendía sobre el país.²⁰

La ciudad, que también quedó en ruinas tras el terremoto, fue nuevamente reconstruida sobre su trama original, y como el caso anterior, su urbanismo estuvo determinado por el aprovechamiento de las estructuras preexistentes. Sin embargo, integró a la cuadrícula una diagonal -que a diferencia de Chillán, si fue construida- que modificó sustancialmente la manera de entender la ciudad. La Diagonal P. A. Cerda articuló la Universidad de Concepción, el espacio urbano de mayor valor cultural de la ciudad, con el centro de la misma. Su concreción motivó la necesidad de un Plan Seccional que fue llamado a concurso en 1941 y ganado por los arquitectos santiaguinos Aranguis, Ovalle y Ugarte.

La diagonal dispuso en sus extremos dos plazas: la Plaza Perú, un espacio semicircular que hace de umbral a la universi-

¹⁸ Cfr. CERDA, Alejandro: *Op. Cit.*, p. 64.

¹⁹ MAHIAS, Graciela: "La Diagonal Pedro Aguirre Cerda", revista *Arquitecturas del Sur*, N° 7, Ediciones UBB, Concepción, s/m, p. 16.

²⁰ En lo particular el plan fue exhaustivo respecto del clima lluvioso y húmedo. Levantó el nivel de edificación, determinó la vivienda de fachada continua para las calles transversales y aislada para las longitudinales, ambas con uso de ventanas anchas, con el objeto de asegurar un asoleamiento óptimo. También estableció la altura máxima de la edificación: hasta 6 plantas en el centro y 3 en los sectores residenciales, densidad que procuraba definir el perfil urbano de la ciudad. El plan fomentó como respuesta al sismo la construcción en hormigón armado.

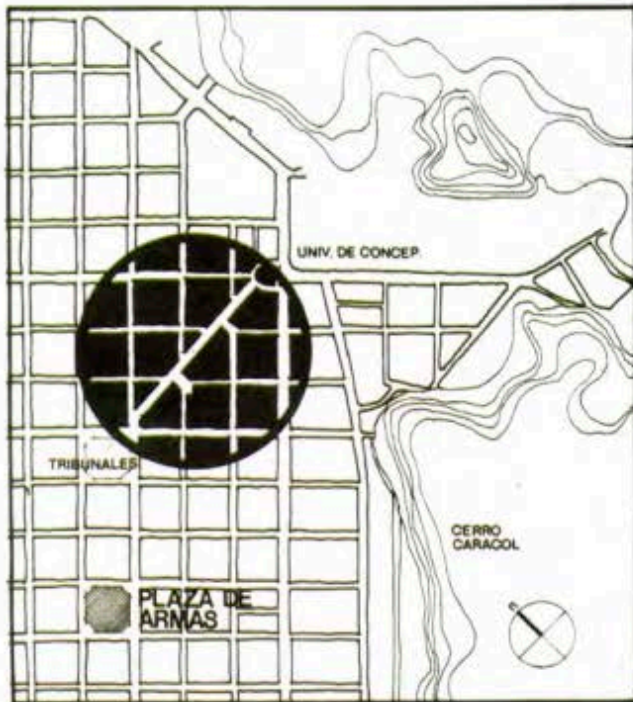


Fig. 6. Plano del casco central de Concepción y la Diagonal Pedro Aguirre Cerda (1941) proyectada por los arquitectos Ovalle, Aranguis y Ugarte. Fte.: *Arquitecturas del Sur* N° 7, Concepción, 1986.

dad y en el otro extremo la Plaza Tribunales de Justicia que hace de nodo con el centro de la ciudad. Si bien la hipotenusa trazada sobre el damero provocó problemas de propiedad predial y, sin duda, de articulaciones volumétricas, a la postre rememoró una de las viejas prácticas académicas: la lectura del espacio urbano basado en hitos espaciales y arquitectónicos. De modo que, su espacio urbano -con pretensiones de bulevar *haussmanniano*- se cargó de representatividad, y vino a enriquecer los recorridos de Concepción. Para este caso, la conexión de dos polos importantes de la ciudad por medio de esta nueva aveni-



Fig. 7. Plaza Perú y Diagonal Pedro Aguirre Cerda. Fte.: www.concepcion.cl/patrimonio

da oblicua vino a ser una novedad, aunque no es posible encontrar su interpretación dentro de los cánones de la modernidad urbana más ortodoxa.

La construcción de esta diagonal fue más que la ejecución de un ideal académico. A juzgar por sus características, fue la concreción resumida de las intervenciones urbanas de Santiago que se aplicó a una ciudad de provincia. Por una parte, concretó uno de los valores compositivos de los Planes de Transformación para Santiago desarrollados entre 1894 a 1925, cuyos trazados diagonales jamás fueron realizados. Por otra, era similar, en su gestión predial, a la intervención urbana de mayor trascendencia de la capital comenzada en 1936; el Barrio Cívico y la Avenida Bulnes, por entonces en plena ejecución y coetánea también a la creación de la Diagonal Oriente de Santiago (1940).

De modo que, la intervención sobre la trama de Concepción era una síntesis breve y una actualización de las aspiraciones urbanas de Santiago por medio de una sola obra en provincia. En este caso, si se considera que la sociedad penquista tenía como único modelo los proyectos para la capital, hasta entonces los más modernos del país, el significado de esta avenida parece acertado en el comentario de Mahías cuando dice: "el Plan Seccional era coherente con el Plan Regulador y acorde con la idea de 'modernidad' que la sociedad penquista de la época tenía en relación con el nuevo urbanismo."²¹ Por consiguiente, a través de esta operación, la ciudad que antaño había disputado ser la capital del país, elevaba su categoría urbana y abría la posibilidad a nuevos derroteros modernos.

Esta realización, que puede interpretarse como disonante y contradictoria con los principios modernos, consiguió reconocer los valores urbanos preexistentes y adaptarlos a las circunstancias mediante una interpretación nueva -no necesariamente rupturista- de la ciudad. Si por una parte, el Estado consiguió la renovación de una ciudad en ruinas, por la otra, le dio rango urbano al introducir a sus estructuras en la modernidad racional.

La Serena. El contrasentido de las manecillas del reloj

En Chile el Estado no ha declarado nunca adherir tal o cual tendencia para la concreción de las intervenciones urbanas que promueve; sin embargo, financia y emite leyes que naturalmente afectan a los resultados y que llegan a caracterizar su gestión y a reflejar sus prioridades. En ese marco algunas contradicciones acecharon el desarrollo del urbanismo moderno en Chile, el caso de La Serena es el acento de esta interpretación.

El Plan Serena impulsado en 1946 vino a poner un punto de inflexión en el urbanismo chileno que delimita este período. Su concepción de ciudad, aunque extraña a las nociones funcionalistas de la época, no debe aparecer como una acción aislada. La cuestión es que de forma más o menos coetánea otros ejemplos similares se desarrollaron en otras partes.

²¹ MAHIAS, Graciela: "La Diagonal Pedro Aguirre Cerda", revista *Arquitecturas del Sur*, N° 7, Ediciones UBB, Concepción, s/m, p. 16.

La arquitectura del Siglo XX no estuvo exenta de reconstrucciones nostálgicas. Sirvan de ejemplo las resurrecciones en clave historicista de los proyectos de Albert Speer para el III Reich, los proyectos neoclásicos del periodo stalinista, los retornos historicistas del fascismo italiano, o la reconstrucción nacionalista realizada a partir de 1939 de varias ciudades españolas emprendida por la Dirección General de Regiones Devastadas y Reparaciones.²² Por otra parte, la reconstrucción europea posterior a la II Guerra Mundial había optado en algunos casos por reconstrucciones historicistas como es el caso de algunas ciudades francesas, opción también elegida para algunas urbes alemanas. Más cerca, en Argentina, el primer Gobierno del General Perón había auspiciado propuestas populistas y nostálgicas como la Fundación Eva Perón, algunas barriadas residenciales, varios hoteles de turismo y otros edificios monumentalistas.

De modo que, el caso de La Serena no es completamente ajeno a las circunstancias de la época y se puede afirmar que había varias coincidencias con los ejemplos mencionados, por ejemplo: se trataba de una ciudad "adoptada" por el Presidente González Videla, del mismo modo como Franco había "adoptado" a varias ciudades para su reconstrucción²³; se trató de una intervención puntual como lo fue con algunas ciudades de la reconstrucción europea; y finalmente, fue producto del empuje de un gobernante inclinado a tendencias conservadoras, nostálgicas y populistas como el caso español y argentino. Finalmente, se debe decir que al igual que los casos mencionados, en La Serena la relación entre la imagen de la ciudad y el carácter autoritario del Estado entran en estrecha consonancia, cuestión que pasa por el desprecio sobre las ideas reformistas. Al respecto, J. M. Richards afirma: "Se ha identificado a las ideas modernas en materia de diseño con las ideas progresivas en materia de

política, por esto se las ha visto con desagrado en las dictaduras políticas antiprogresistas."²⁴ Este comentario sirve para interpretar el caso de La Serena y la gestión política que hizo sobre ella el Presidente González Videla.

El caso de La Serena, como afirma M. E. Secchi, viene a significar un hecho insólito en la arquitectura chilena ya que

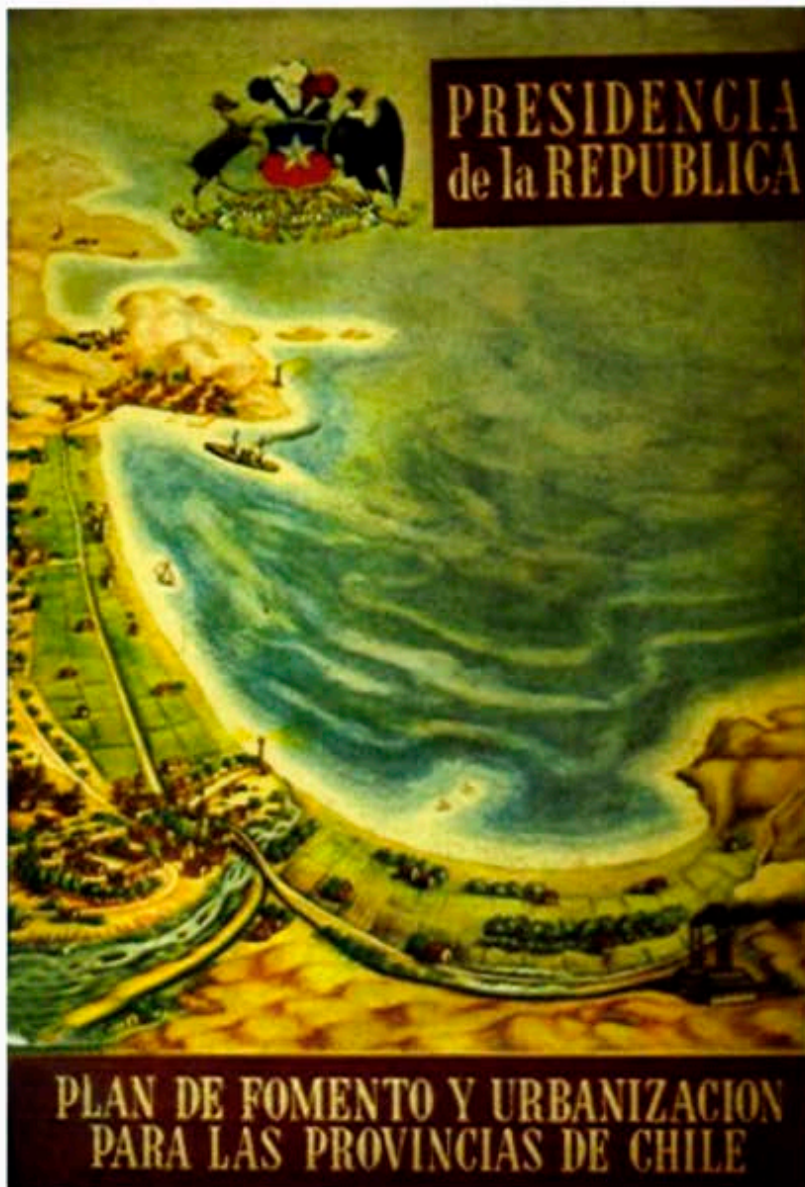


Fig. 10. Portada del libro *Plan de Fomento y Urbanización para las Provincias de Chile*, Ediciones Presidencia de la República, (1951). El texto, presentado por el propio Presidente Gabriel González Videla, explica específicamente el Plan Serena. Fie.: Archivo Pablo Fuentes H.

por la voluntad de un gobernante se da "categoría urbanística a una ciudad de provincia"; dicho esto por la preferencia que hasta entonces se había dado a Santiago en materia de intervenciones urbanas, salvo el caso obligado de las ciudades afectadas por el terremoto del 39.²⁵

²² FLORES, Carlos: "La obra de Regiones Devastadas en el contexto de la arquitectura española contemporánea", *Arquitectura en Regiones Devastadas*, Catálogo de la Exposición, Dirección General de Arquitectura y Edificación, Subdirección General de Arquitectura y Servicio de Fomento de la Arquitectura, MOPU. Edita: Secretaría General Técnica. Centro de Publicaciones Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Madrid, 1987, p. 55.

²³ Franco dio el carácter de "adoptadas" a aquellas ciudades españolas que tenían destrucciones superiores al 75% de sus edificios. Ver FLORES, Carlos: Op. cit. p. 54.

²⁴ RICHARDS, James Maude: "An Introduction to Modern Architecture." Penguin Books, England, 1940. Traducido como *Introducción a la Arquitectura Moderna*. Ediciones Infinito, Bs. As., 1959, p. 73.

²⁵ SECCHI, Manuel Eduardo. "Medio Siglo de Arquitectura", revista *Zig-Zag*, N° Especial Medio Siglo 1905-1955, Santiago de Chile, 1955, p. 271.



Fig. 12. La Serena. Avda. Francisco de Aguirre remodelada en el Plan Serena entre 1946 -1952. Fte.: www.sernatur.cl

Los autores de este plan, los arquitectos Guillermo Ulrikson, González Valcarcel, el paisajista austriaco O. Prager, asesorados por el urbanista francés Gastón Bardet, intentaron buscar respuesta organizada y racional a las potencialidades productivas de la región. De ese modo, el plan abarcó diferentes ámbitos de operación: agricultura, pesca, industria, turismo, comunicaciones, etcétera.²⁶ Este último aspecto fue muy importante ya que conectó a la ciudad con el norte y el sur, especialmente con Santiago, a través de la ruta internacional de la Carretera Panamericana. En agricultura amplió las zonas existentes mediante el acondicionamiento de varias hectáreas de terreno para ser administradas por colonos chilenos y extranjeros.

Su acción se concentró en la bahía de Coquimbo, y zonificó en ella el sector residencial, el agrícola y dos áreas industriales, deslindando con precisión sus límites, en prevención del crecimiento de la ciudad. Los propósitos generales quedan explicados por O. Sagues: "(...) convertir a la Bahía de Coquimbo en 'un solo núcleo urbanístico, un solo conglomerado humano, en que todo se reúne en un conjunto de lógica función.'"²⁷

Sin embargo, el Plan para La Serena, no escogió la renovación de las estructuras de la ciudad que implicaran las cuestiones del urbanismo funcionalista. Al contrario, eligió al paisajismo ornamental como idea rectora de su organización, de modo que, su recorrido cumpliera con el fin decorativo como ideal estético. La rectificación de calles antiguas, la apertura de nuevas arterias, la formación de avenidas y parques



Fig. 13. La Serena. Calle Los Carrera. Fte.: www.sernatur.cl

que prolongaron la ciudad al mar fueron las medidas generales que cumplían esos objetivos preciosistas.²⁸ De ese modo, la eliminación de barrios pobres -y "antiestéticos"-, fue una de sus principales acciones; para ello, movilizó cerca de 10.000 ocupantes a nuevas habitaciones, en nuevas zonas determinadas por el plan.

Fijado este destino se determinó un estilo arquitectónico: el neocolonial español, que en coincidencia con algunas obras preexistentes -propias del período de restauración nacionalista de los años 20 y 30 que implicó a toda América- pretendió su rejuvenecimiento y la caracterización de una personalidad urbana que como dice Sagues: "halaga el buen gusto del visitante y le comunica cierta impresión perdurable de grandeza y alegría". De este modo, las obras públicas de emprendimiento estatal -servicios públicos, escuelas, hoteles, habitaciones para obreros y empleados, edificios residenciales, campos deportivos, monumentos, etcétera.- se ajustaron a este requerimiento. En palabras de Sagues La Serena se transformó en:

"Ciudad residencial por excelencia, decoroso asiento de la capital política y administrativa de la Provincia de Coquimbo; gran centro educacional, artístico y cultural de la Zona Norte del país; foco permanente de atracción turística; modelo de ciudad hermosa, pulcra y apacible... Tales son los resultados inmediatos de la transformación planificada de La Serena." Y añade: "Como muchas innovaciones 'audaces', el Plan de Urbanización de La Serena es, en lo estético, una simple vuelta al pasado. En sus líneas generales tiende a devolver a la

²⁶ En 1948 el urbanista francés Gastón Bardet, era miembro del Instituto Internacional de Urbanismo de Bruselas y crítico a las propuestas de los CIAM. Fue invitado por el Presidente González Videla para informar sobre el Plan Regulador de La Serena. Bardet realizó además tres conferencias en la U. de Chile y fue nombrado Miembro Honorario del Instituto de Urbanismo de Chile. Ver "Gastón Bardet en Santiago", revista *Arquitectura y Construcción*, N° 14, Santiago de Chile, 1948, p. 14.

²⁷ SAGUES, Osvaldo: *Urbanismo y Plan Serena o un ensayo sobre la transformación urbanística de una región*. Ilustre Municipalidad de La Serena. 1956, p. 8.

²⁸ Una de estas arterias es la Avenida Francisco de Aguirre. Se trata de un parque-museo al aire libre poblado de esculturas, réplicas de algunas muy famosas provenientes de los talleres de Cánova, Italia. Fueron donadas por el gobierno de Don Gabriel González Videla como una manera de acercar el arte al pueblo. También hay que agregar la Avenida de los Poetas donde se han dispuesto bustos conmemorativos de hombres y mujeres de letra destacados de la región.

ciudad, la perspectiva del mar y del Valle del Elquí, y a dar la expresión plástica de sus tradiciones y costumbres, esto es, a "su" estilo arquitectónico."²⁹

Diversos argumentos estéticos para los conceptos de ciudad, plástica y arte justificaban la situación. Sagues, citando a Bardet es ejemplo de ello: "La ciudad, como materialidad plástica de las necesidades e ideales del hombre, es la más grande obra de arte colectivo" (*Problemas del Urbanismo*, Gastón Bardet) y argumenta por su parte: "La experiencia del Plan de Urbanización de La Serena indica el remedio de esta situación deplorable: la aplicación sistemática de los principios de Urbanismo y la dignificación de la Arquitectura como la principal de las Artes Plásticas."³⁰

Esta operación escenográfica, discutida, aplaudida y criticada, que ha llevado a Eliash y Moreno a denominarla como "pastiche"³¹, vino finalmente a proponer por primera vez en Chile una determinada manipulación de la imagen de la ciudad, promovida y expresada directamente por el Estado. Del mismo modo, la elección de una determinada tendencia estilística, extemporánea y artificial, fue representante de valores inexistentes, que pretendían la prolongación de un pasado ilusamente mejor, -un signo de reacción frente al progreso- y la fabricación de una representación histórica definitivamente disonante al espíritu de la época.

Contradictoria parece también la triple relación entre ordenamiento territorial, urbanismo y arquitectura. Si bien el primero estuvo encaminado a conectar con otras redes de comunicación, o a la zonificación funcional del sector y a la explotación de las fuerzas productivas -planteamientos racionales y manejados en la zona devastada congruentes con la modernidad-, el segundo, el urbanismo, terminó por instaurar el cerco de la construcción urbana por parques y áreas de esparcimiento, manteniendo y multiplicando las manzanas tradicionales y revitalizando las calles, principios contrarios a la pragmática CIAM. El tercero, la arquitectura, despreció todo intento renovador, fomentó la nostalgia por la razón, el pasado por el presente, el espíritu de la historia por el espíritu del tiempo.

Conclusiones

En consecuencia, conviene determinar algunos resultados. La primera cuestión es que el urbanismo moderno impulsado por el Estado, dada su capacidad para adecuarse a las estructuras urbanas pre-existentes, se presentó en Chile más como una corrección que una alternativa y, que la continuidad entre la búsqueda moderna y la práctica racional fue determinada por la incorporación paulatina de las contribuciones de la vanguardia funcionalista.

Segundo, que al menos en los dos primeros gobiernos radicales se prefirió el uso de la arquitectura y el urbanismo racional como imagen de la ciudad futura y como reflejo de la apuesta modernizadora del país. Que lo mismo, representó las aspiraciones sociales, tanto de sus programas políticos como los propios de la arquitectura moderna, en coincidencia al axioma del bien colectivo por sobre el individual.

Tercero, que la continuidad de las políticas gubernamentales produjo uno de los periodos más fecundos en el desarrollo nacional del urbanismo y que el mismo era respuesta a una preparación racional, pero al margen de la vanguardia, emprendida en Chile desde los años 30 en adelante.

Cuarto, que la primacía de los contextos urbanos como sustento del nuevo urbanismo significó no solo una adecuación sincrética a los principios internacionalizantes de la modernidad urbana sino también una crítica práctica a los mismos en cuanto no era posible intervenir la ciudad como *tabula rasa* ni menos concebir sus estructuras económicas y sociales como iguales.

Quinto, que la totalidad de las acciones del Estado se deben inscribir dentro de un periodo de transición general caracterizado por la organización y administración creciente de sus aparatos, que al igual que los postulados modernos, discurren entre las concepciones teóricas ortodoxas a las intervenciones prácticas apropiadas.

Sexto, que el Estado fue capaz de crear reparticiones acordes las necesidades urbanas; que promovió leyes que colaboraron en la solución de las mismas con la conciencia de integrar a la ciudad a los tiempos modernos y con la convicción de que la misma era un hecho en cambio.

Séptimo, que el caso de La Serena, fue una consecuencia política especial, enmarcada en otras acciones conservadoras de la época, que también fue consecuencia de cierto espíritu conservacionista propio de la posguerra y de las complejidades que la difusión de la modernidad tuvo en la segunda mitad de la década de los 40. Las palabras de M. Secchi son elocuentes:

"Y cierran estos cincuenta años con un hecho insólito en la Arquitectura de Chile: la transformación de toda una ciudad por la voluntad de un solo hombre. Ya no es el caso de un cataclismo que impone soluciones. Es la voluntad de un mandatario que da categoría urbanística a una ciudad de provincia. Guardando las debidas proporciones, como el emperador Adriano, como Luis XIV, anima al Presidente González Videla el deseo de enaltecer y embellecer por medio de la Arquitectura. Con la colaboración de Ulriksen y Prager, realiza una obra gigantesca, enormemente discutida, aplaudida y criticada con pasión; pero que produjo interés y nunca indiferencia. Y ahí está La Serena con su tradicional presencia, su Alameda de estatuas blancas y su carillón."³²

²⁹ SAGUES, Osvaldo: Op. cit. pp.10 y 11

³⁰ SAGUES, Osvaldo: Op. cit. p.11

³¹ Cf: ELIASH, Humberto y MORENO, Manuel: "La Serena o el 'pastiche' revalorado" en *Arquitectura y Modernidad en Chile: una realidad múltiple 1925-1965*. Ediciones ARQ, Pontificia Universidad de Chile, Santiago de Chile, 1989, pp. 108-113.

³² SECCHI, Manuel Eduardo: Op. cit. p. 271