

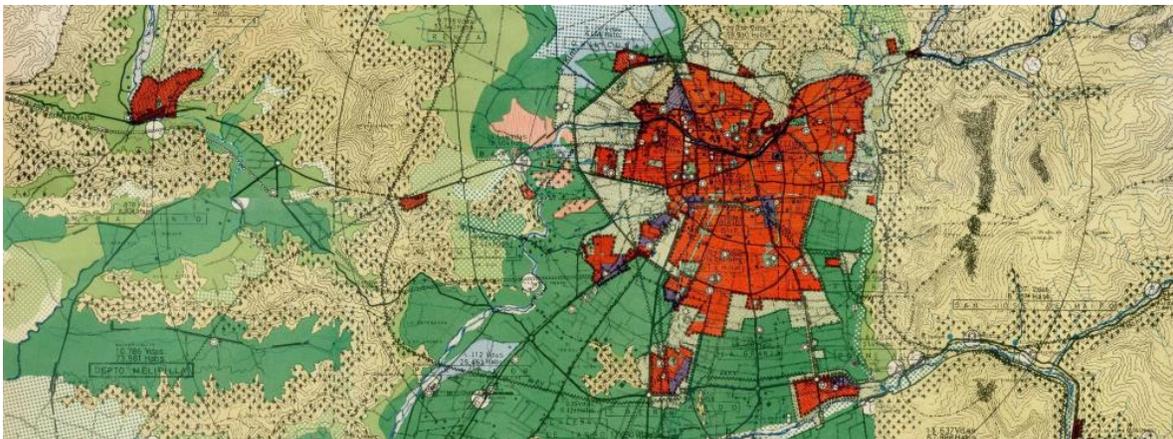


UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
DEPARTAMENTO DE URBANISMO

LOS PRIMEROS PLANES INTERCOMUNALES METROPOLITANOS DE CHILE

VOLUMEN I

Los planes para Santiago de Chile 1960-1994



Juan A. Parrochia Beguin

Ex Jefe del Plan Intercomunal de Santiago (1960-64)
Premio Nacional de Urbanismo 1996

María Isabel Pavez Reyes

Editora Compiladora

Agosto de 2016



UNIVERSIDAD DE CHILE - FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
DEPARTAMENTO DE URBANISMO

Representante Legal: Ennio Vivaldi Véjar, Rector de la Universidad de Chile

Decana Facultad de Arquitectura y Urbanismo: Marcela Pizzi Kirschbaum

Director del Departamento de Urbanismo: Alberto Gurovich Weisman

Responsable de Edición, propósitos y compilación: M. Isabel Pavez Reyes

Autora de Introducción y Capítulo III: M. Isabel Pavez Reyes.

Extractos de Tesis Doctoral (Pavez, 2006, *Cum Laude*). Referato internacional por: Dr. Ing. Angel Aparicio Mourel, Director General del Centro de Estudios de Experimentación y Obras Públicas del Ministerio de Fomento de España y Profesor Titular, E.T.S. de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID; Dr. Ing. José Luis Gómez Ordóñez, Catedrático, Área de Urbanística y Ordenación del Territorio de la UNIVERSIDAD DE GRANADA, y Dr. Ing. Manuel Herce Vallejo, Profesor Titular de la UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CATALUÑA.

Autor de Capítulo I, y aporte documental en su archivo profesional: Juan Parrochia Beguin (en 1994), Premio Nacional de Urbanismo de Chile, 1996.

Portugal 84. Santiago de Chile. Código Postal 8331051.

Teléfono: 56-2 678 3081

Fax: 56-2 222 95 22

ISBN de Obra Completa *Los primeros planes intercomunales metropolitanos de Chile*
978-956-8556-05-1

ISBN de Volumen I: Los planes para Santiago de Chile
978-956-8556-06-8

SISIB- PORTAL DE LIBROS ELECTRÓNICOS DE LA UNIVERSIDAD DE CHILE

Área Temática: Arte y Arquitectura; Urbanismo y Paisajismo.

<http://libros.uchile.cl/index.php/sisib>

Santiago de Chile, agosto de 2016.

30 AÑOS DEL MAGISTER EN URBANISMO



INDICE

PROLOGO	5
INTRODUCCIÓN GENERAL: APORTES CONCEPTUALES PREVIOS A LA PRIMERA PLANIFICACIÓN REGULADORA INTERCOMUNAL Y MICRO-REGIONAL DE LAS METRÓPOLIS DE CHILE Por María Isabel Pavez, 2016.	7
Avances en la Universidad de Chile para el perfeccionamiento en Planificación Urbana y Regional desde los años 1950.	9
Aportes a la legislación chilena para la Planificación Territorial, desde 1953.	10
La definición de las Regiones de Chile entre 1953 y 1958 por el MOP, en la perspectiva de una planificación territorial integral.	15
El "Seminario del Gran Santiago" en 1957. Un diagnóstico urbano y regional integral para Santiago.	20
VOLUMEN I	33
LOS PLANES PARA SANTIAGO DE CHILE 1960-1994	
CAPITULO I: ORIGENES DE LOS PLANES REGIONAL, MICRO-REGIONAL E INTERCOMUNAL DE SANTIAGO DESDE 1960, CON PROYECCIÓN AL AÑO 2000. Por Juan Parrochia Beguin en 1990	33
Introducción	
1.- Aportes de Luis Muñoz Maluschka para reimplantar un enfoque de conjunto a la planificación del territorio de Chile y de sus ciudades.	38
2.- Modificación de la Ley General de Construcciones y Urbanización del año 1953, D.F.L. N° 224 de mayo de 1953, y razones que explican la incorporación del Artículo N°8 referente a los Planes Reguladores Regionales e Intercomunales.	39
3.- Clarividencia en los años 1953-1960 sobre la Región Central de Chile.	42
4.- Profundización en los Planes Regional y Micro-Regional de Santiago. Los nuevos equipamientos de importancia micro-regional.	45
5.- Principios y objetivos de los Planes Regional y Micro-Regional, que sirvieron de base al primer Plan Intercomunal de Santiago aprobado desde 1960, con carácter Metropolitano.	48
6.-El crecimiento de Santiago por Satelización en la Micro-Región de Santiago.	52
7.- La dinámica evolutiva de los Planes Regional, Micro-Regional e Intercomunal de Santiago, y la Oficina del Plan.	55
CAPITULO II: CARACTERISTICAS DE LOS PLANES REGULADORES DE LA REGION METROPOLITANA 1960. COLECCIÓN DE PLANOS. Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Arquitectura, Departamento de Urbanismo y Vivienda, Sección Planes Intercomunales (1960) [En el Archivo del Arqto. Juan Parrochia Beguin, en 1990].	57
1.- El Plan Regional y el Plan Micro-Regional 1960.	59
1.1.- Propositiones generales.	60
1.2.- Ilustraciones.	60
2.- El Plan Intercomunal de Santiago 1960.	65
2.1.- Generalidades.	64
2.2. Políticas Metropolitanas del PRIS.	64



2.3. Principales materias reguladas por el Plan Intercomunal de Santiago aprobado en 1960.	
3.- Planes Reguladores Comunes.	83
3.1.-Antecedentes.	82
3.2.- Estudios.	83
4.- Ilustraciones en el Capítulo II.	84
Otros planos de interés	94
Referencias.	101
CAPÍTULO 3: TERRITORIO, SUSTENTABILIDAD, Y PAISAJE: APORTES CONCEPTUALES Y PROYECTUALES TEMPRANOS EN LOS PLANES PARA SANTIAGO DE CHILE DESDE 1960	
Por María Isabel Pavez Reyes en 2016	
1.- Planificación urbana y regional para Santiago de Chile desde 1958/1960: aporte conceptual y proyectual temprano para la sustentabilidad.	105
1.1.- El proyecto urbano como parte de un sistema territorial. Las formas de crecimiento de la ciudad principal, y de protección de la matriz del territorio.	106
1.2.-Los objetivos de los planes coordinados.	107
1.3.- Medidas para la protección de los corredores ecológicos y biológicos de primera magnitud.	117
1.4.- Medidas para el incremento y diversificación funcional de las teselas verdes urbanas y su conexión entre ellas y con la matriz agrícola.	119
2.- El paisaje en los planes para Santiago de Chile desde 1960.	120
2.1.- Concepción paisajística global.	121
2.2.-Influencia de los altos inspiradores.	132
Conclusiones.	139
Referencias.	142
ANEXOS AL VOLUMEN I	
ANEXO 1: LOS DOCUMENTOS DE LA APROBACIÓN TÉCNICA DEL PLAN INTERCOMUNAL DE SANTIAGO EN 1958.	3A
Ministerio de Obras Públicas – Chile, Dirección de Planeamiento, Departamento de Planes Reguladores. Presentación a la Junta de Planeamiento y Coordinación del M.O.P., noviembre de 1958.	
Preámbulo	4A
Memoria y colección de planos	6A
Anexo: Funciones de la Dirección de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas	16A
Listado de Planos de Análisis ejecutados para la confección del Plan Intercomunal de Santiago	16A
ANEXO 2: CONECTARÁ COMUNAS PERIFÉRICAS. TRES TRAMOS PARA NUEVO ANILLO VIAL DE SANTIAGO.	19A
El Mercurio, 1968.	
ANEXO 3: LA FALTA DE ÁREAS VERDES Y EL INCUMPLIMIENTO DE LA LEY.	22A
Juan Parrochia Beguin, 1979.	
ANEXO 4: LA AVENIDA SANTA ROSA, LA PINTANA, Y SANTIAGO DE CHILE.	28A
Juan Parrochia Beguin, 1986.	
ANEXO 5: ÚLTIMO TRAMO QUEDARA HABILITADO EN 1990: TERMINADO 88 % DEL ANILLO VIAL AMÉRICO VESPUCCIO.	36A
El Mercurio, 1988.	

INTRODUCCIÓN GENERAL

Aportes conceptuales previos a la primera Planificación Reguladora Intercomunal y Micro-Regional de las Metrópolis de Chile¹

Por María Isabel Pavez Reyes

Contenidos:

Avances en la Universidad de Chile para el perfeccionamiento en Planificación Urbana y Regional desde los años 1950.

Aportes a la legislación chilena para la Planificación Territorial, desde 1953.

La definición de las Regiones de Chile entre 1953 y 1958 por el MOP, en la perspectiva de una planificación territorial integral.

El "Seminario del Gran Santiago" en 1957. Un diagnóstico urbano y regional integral para Santiago.

Avances en la Universidad de Chile para el perfeccionamiento en Planificación Urbana y Regional desde los años 1950

Cuando los estudios sobre la planeación eran aún incipientes en Chile, y como parte del proceso de producción de conocimiento nuevo iniciado en la entonces “Facultad de Arquitectura” de la Universidad de Chile, se fundó el “Instituto de Vivienda y Planeación”, y la “Cátedra de Seminario de Investigación en Urbanismo” en el sexto año de la carrera de Arquitecto desde 1951. En 1952 se confirmó oficialmente la creación del Instituto, el que pasó a denominarse “Instituto de Vivienda, Urbanismo y Planeación”, IVUP² en dicha Facultad³.

Los profesores de la cátedra de investigación en Urbanismo formularon pronto, en 1953, un ensayo sobre planeación contemporánea (Kutnetzoff, 1961). No se soslayó la discusión del enunciado de la Planeación “como ciencia”, ni el contenido político de la planeación; se postuló una “planeación democrática”, insistiendo –como lo había indicado el arquitecto Luis Muñoz Maluschka desde los años de 1930– en la necesidad de encontrar sus raíces en la realidad geográfica, económica, social, siendo su finalidad fundamental el mejoramiento masivo de los niveles materiales y culturales de vida de una colectividad, interpretando sus tendencias naturales y sus capacidades. La Planeación Regional tuvo un capítulo destacado en ese ensayo, abordándose la transmutación de la región geográfica a la región histórica, sus límites, sus determinantes diversos, los tipos de regiones, la acción integradora de la planeación regional, las relaciones urbano–rural, y las contradicciones del crecimiento de los centros urbanos⁴. Munford, Bardet, Sert, Sharp, Le Corbusier, entre otros, fueron referentes de afinidad, o de contraste, recurrentes en la época.

Los estudiantes del Seminario de Investigación en Urbanismo comenzaron a aportar estudios en Chile continental e insular, proporcionando antecedentes, análisis urbanos y regionales, y ponencias de ordenamiento comunal, intercomunal, micro-regional y regional, ampliando, así, el patrimonio cultural y contribuyendo a despertar vocaciones en Urbanismo, observándose claramente sus frutos en el ejercicio profesional⁵.

También, desde la alternativa de titulación de Arquitecto representada por la modalidad de “Tesis” (no proyectual), se presentaron importantes trabajos⁶. En 1953, Juan Honold Dunner, Pastor Correa Prat, y Jorge Martínez Camps, obtuvieron el 1er “Premio Municipal de Arquitectura y Urbanismo”⁷ con su “Análisis del Gran Santiago para su Planificación Industrial”, el que produjo un gran impacto en la opinión pública y en los técnicos del MOP; a raíz de la Ley lograda por Muñoz Maluschka en ese mismo año, se había comenzado a organizar una oficina para los estudios y proyectos de alcance intercomunal en este Ministerio, la que adquirió la información que contenía la tesis citada⁸.

Simultáneamente, el estudiante Juan Parrochia Beguin –quien, en el ejercicio de su profesión, registrará la más vasta obra en materia de obras públicas para Santiago en la segunda fase y final del Estado Planificador, concebida y construida bajo su dirección– se encontraba realizando su ciclo de titulación entre 1952–53, aportando los estudios: “*La naturaleza y una ciudad: Santiago de Chile*”, ensayo de planificación metropolitana y regional⁹; y la investigación “*Áreas Verdes en la Planificación*”¹⁰. Se sumó a esta actividad en igual período, su proyecto de planificación intercomunal “*Santiago una Gran Ciudad*”, cuyo mandante fue la Sociedad Freud & Schenstone, pionera en Chile en estudios del ambiente. Había planteado en esta ponencia los principios de los bloques intercomunales autónomos, la accesibilidad regional independiente, las cuñas verdes metropolitanas, los centros cívicos múltiples, los parques industriales exclusivos, los crecimientos ponderados por extensión, remodelación y satelización, el desarrollo regional ecológicamente equilibrado, el anillo ecológico suburbano (Pavez, 2003). Estos y otros conceptos, fueron

incorporados posteriormente a los Planes Reguladores Intercomunal y Micro-Regional de Santiago, aprobados, oficialmente, desde el año 1960¹¹.

El IVUP se había propuesto ser un organismo de penetración cultural, formador de opinión, propulsor de un ambiente superior para la vida colectiva, y crítico de la política nacional. Dos años después, en 1954, la Pontificia Universidad Católica de Chile, también creó un Instituto de Planeamiento, Urbanismo y Vivienda¹².

Aportes a la legislación chilena para la Planificación Territorial, desde 1953.

En 1953, Luis Muñoz Maluschka, Jefe de la Sección de Urbanismo de la Dirección de Arquitectura del MOP, hizo su última labor de alcance nacional logrando tres leyes de gran importancia para el desarrollo urbano–regional chileno de todo el tercer cuarto del siglo XX (Muñoz, 1953). Había destacado en 1952 la importancia de crear conciencia sobre la relación de cada especialidad y sus instrumentos en el concierto total de la cultura humana (Pavez, 1993)¹³.

Afirmó también a comienzos de los años cincuenta (Parrochia, 1952)¹⁴:

La técnica de la Planificación Territorial es un resorte de la Administración Pública de un país, para lograr el progreso general a través del uso óptimo del suelo y subsuelo territorial –científicamente establecido–, y del emplazamiento más adecuado para el uso de las instalaciones técnicas, económicas y sociales de cualquiera naturaleza. Los regímenes democráticos alemanes son los que han desarrollado más en el mundo esta nueva técnica de una eficiente administración, que lleva los métodos usados hasta ahora para el Urbanismo a todo un territorio nacional y que, aplicado a la reconstrucción alemana de los daños de la guerra, ha demostrado su eficacia práctica.

En 1952, siendo aún Jefe de la Sección de Urbanismo¹⁵, Muñoz profundizó sus estudios en el “Instituto Provincial de Planificación Territorial, Ciencia Política y Cultura Popular” y en la *Akademie für Raumforschung und Landesplanung*¹⁶, ARL, de Hannover, ambos creados y dirigidos por el Dr. Kurt Brüning. Después de más de veinte años de intercambios con Alemania, se le nombró “Miembro Extraordinario” de dicha Academia¹⁷.

A su vez, el Dr. Brüning había sido invitado por Muñoz a Chile, en ese mismo año en virtud del convenio entre ambas instituciones¹⁸. Su estadía en el país durante tres meses le permitió recorrer el territorio, dictar conferencias en la Universidad de Chile, y colaborar con Muñoz Maluschka en la Sección de Urbanismo para el establecimiento de un conjunto de bases para la Planificación Territorial¹⁹.

Dejó constancia Luis Muñoz de sus propios logros, en un documento del 22 de julio de 1953 (Pavez, 1993, p.11):

[...] reincorporado a principios de febrero al servicio [Sección de Urbanismo, DGOP], tuvo que participar [el suscrito, L. M. M.] en forma total y absoluta en Comisiones de importancia fundamental para nuestra profesión. La Reforma de la Ley General de Construcciones exigía respecto a la técnica del urbanismo, reformas substanciales que, dada la dedicación tanto o más decidida de otros colegas, ha sido lograda casi en su totalidad. Este trabajo está, por otra parte, coordinado con órganos de aplicación de esta ley por la reestructuración del Ministerio de Obras Públicas. En efecto, la creación de una Dirección de Planeamiento en ese Ministerio, es por su estructura, la Dirección de Planificación Territorial, cuyas facultades amplifican

tres veces el campo actual de acción del Urbanismo. En esta nueva Ley de Planeamiento y Construcciones, se crea la nueva modalidad de los “Planos Reguladores Intercomunales”, comprendidos como unidades compactas o como sistemas satelitarios. Otra novedad en técnica es el Plano Director Territorial que delimita Planos Regionales y los Planos Regionales delimitan los sistemas de Núcleos Poblados. Ha intervenido además, fundamentalmente, en el proyecto de creación de la Corporación de la Vivienda [CORVI], que fue concebida como el tercer eslabón ejecutivo de la acción planificadora, para la realización práctica de los Planos Reguladores que no ha podido promulgarse por rivalidades interministeriales. La experiencia planificadora recogida en su última visita a Alemania [1952], como huésped del Servicio Planificador que prácticamente ha reconstruido el país, demolido por la guerra, a base de una planificación territorial científica y eficaz, me ha permitido cooperar en la labor que exployo...

Luis Muñoz había recommenzado en 1952 su gestión –iniciada diez años antes con la tentativa fallida de un "Departamento de Planificación Territorial y Urbanismo"– para la creación de la "Dirección de Planeamiento", la que fue finalmente lograda por D.F.L. N°150, MOP de 1953, contemplando la responsabilidad de los estudios de Planes Nacionales, Regionales e Intercomunales. De igual forma, se había concentrado, junto a otros destacados profesionales en el Instituto de Urbanismo, en los análisis de los aspectos urbanísticos para la modificación de la ley que dio origen al D.F.L. 224, 1953, y que revisó la Ley General de Construcciones y Urbanización de 1931, para establecer las obligaciones técnicas en el ámbito de la planificación regional y urbana en Chile, entre otros, incorporándose por primera vez los conceptos y niveles de la Planificación Regional e Intercomunal. Por último, había participado de manera fundamental, como el mismo lo señaló, en la creación de la Corporación de la Vivienda, CORVI.

La Corporación de la Vivienda – 1953

Al comenzar el decenio de 1950, la carencia de viviendas en Chile era de gran magnitud y requería una solución integral, con un apoyo eficaz del Estado a la industria nacional de la construcción, y la participación del capital privado.

Se pensó que la creación de un solo organismo estatal y nuevos sistemas de financiamiento, debían atender especialmente a la población más modesta. Se debía emprender, además, una labor de fomento, investigación y control de todos los recursos y ramos relacionados con la construcción de viviendas económicas para, finalmente, construir barrios y poblaciones con todos los servicios necesarios.

La CORVI fue establecida para el establecimiento de Planes Nacionales de Vivienda Social concertando al sector público y privado; fue concebida como “*el tercer eslabón ejecutivo de la acción planificadora para la realización práctica de los Planes Reguladores*”, (Pavez, 1993), (DFL 285, 25 de julio de 1953), con atribuciones extraordinariamente amplias en materia de vivienda²⁰: podría expropiar, comprar, construir, vender, arrendar y permutar inmuebles, contratar y conceder préstamos; abrir cuentas corrientes, girar, aceptar y avalar letras de cambio y suscribir documentos comerciales y de créditos; garantizar sus obligaciones con hipotecas, prenda, boleta bancaria, póliza de seguro y, en general, ejecutar los actos y contratos necesarios para sus fines (CORVI, 1957).

La CORVI comenzó así a colaborar con la nueva Dirección de Planeamiento del MOP en el estudio y confección de un Plan de Vivienda. También tuvo como objetivos fomentar y coordinar a los institutos universitarios y particulares para efectos de realizar investigación teórica y aplicada sobre nuevos materiales y modalidades de edificación; elaborar y poner en marcha un plan de

racionalización y mecanización de la industria de la construcción, y coordinar al Ministerio de Defensa Nacional con el Plan Nacional del Servicio Militar del Trabajo, en relación con el Plan de la Vivienda elaborado por el Ministerio de Obras Públicas (CORVI, 1957) ²¹.

Los niveles territoriales de la planificación – 1953

Como producto de la revisión de la Ley General de Construcciones y Urbanización se creó el instrumento “Plan Regulador Intercomunal”, como unidad compacta o como sistema satelitario. Otra novedad técnica fue la del Plan Director Territorial, con el objetivo de delimitar los Planes Regionales. Estos últimos delimitando los sistemas de núcleos poblados (MOP, 1958).

El estudio, avance y revisión de los diversos planes concebidos en forma coordinada, era un principio fundamental para el manejo del territorio de las regiones urbanas. A partir de este momento, la acción urbanística –que se desarrollaría sobre todo el conjunto de las regiones metropolitanas emergentes, coordinando sus escalones territoriales, los diversos tipos de asentamientos humanos urbanos y rurales con sus modos de vida, aplicando valores universales en la búsqueda del bien común– desestimó las antiguas diferenciaciones de trato del siglo XIX, para “*el Santiago propio, la ciudad ilustrada, opulenta y cristiana*”, y los suburbios: “*inmensa cloaca de infección y de vicio, de crimen y de peste, un verdadero potrero de la muerte*” (De Ramón, 1978)²².

De igual forma, superó la antigua delimitación de las zonas de la ciudad según el estrato económico y social aún presente en los proyectos de las primeras décadas del siglo XX, incluyendo las proposiciones del urbanista austríaco Karl Brunner.

Luis Muñoz desestimó tempranamente la polarización ciudad–campo como un binomio de contrarios, para apreciar, como sistemas territoriales, todos los asentamientos humanos y actividades interactuando en cada región económica.

En su concepción, la búsqueda de una forma de barrera para evitar la expansión horizontal de la ciudad metrópolis no tiene lugar; lo que corresponde es orientar oportunamente los crecimientos bajo diversas formas básicas: por ocupación de los espacios intersticiales, por densificación de áreas, por extensión regulada, y por satelización.

La Dirección de Planeamiento del MOP – 1953 y sus funciones (MOP, 1958)

El objetivo de la planificación que la Dirección de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas desarrollaría, sería mejorar el nivel de vida de la población por medio de una programación estudiada, alentando al inversionista particular en base de planes y programas concretos de acción en las diversas regiones de la Nación para incrementar la producción agropecuaria, minera e industrial; asimismo, en las áreas urbanas, para edificación de viviendas.

Para alcanzar esta meta, la Dirección de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas debería:

1. Elaborar un Plan de Obras Públicas de Fomento con preferencias y financiamiento que se requirieran para completar el desarrollo del programa arriba mencionado. Este Plan de Obras Públicas incluiría obras de riego, caminos, puertos, aeropuertos; y obras necesarias para la movilización urbana.

2. Establecer otro Plan de Obras Públicas Básicas con sus preferencias y financiamiento, que requiriera el desarrollo cultural y sanitario del país: edificios públicos (escuelas, hospitales, cárceles, etc.) agua potable, alcantarillado, pavimentación de calles, etc.
3. Elaborar un Plan de Viviendas encauzado a todos los sectores que pudieran contribuir a este fin sin restar capitales de la producción del sector privado, ni del público.
4. Elaborar y promover Planos de Construcción de Obras Públicas, o de desarrollo de regiones, aptos para su financiamiento del exterior.
5. Confeccionar los Planos Reguladores Intercomunales con el objeto de coordinar entre sí el desarrollo de las comunas urbanas colindantes que se complementan.
6. Coordinar las Obras Públicas con los proyectos de los Planos Reguladores.
7. Recopilar las Obras Públicas en Ejecución y Estudio, y mantener relaciones técnicas y de coordinación con todas las entidades fiscales, municipales y particulares, para formular, de acuerdo con los preceptos antes indicados, un Plan de Obras coordinado.
8. Confeccionar los Planos Reguladores de los Aeropuertos, de acuerdo con el Plan Nacional de Aeropuertos y de la Planificación Regional.

En cuanto al organismo para la aplicación de la Ley de Construcciones y Urbanización reformada, la nueva “Dirección de Planeamiento” fue, por su estructura, una “Dirección de Planificación Territorial”.

Cuando todo hacía suponer que el Arqto. Muñoz Maluschka cumpliría en la Dirección de Planeamiento de su creación, una nueva fase de su ejercicio profesional, el gobierno que él apoyaba lo alejó bruscamente del MOP, en los momentos en que el General Ibáñez sufría su primera crisis ministerial en 1953, luego de su derrota en las elecciones parlamentarias. Nos ha sorprendido que hasta ahora sus ex alumnos se preguntaran sobre las causas de este hecho. Constatamos a partir de nuestras investigaciones (Pavez, 2006) que, en opinión del Arqto. Rodolfo Oyarzún las razones de esta decisión fueron muchas, y se contaban entre ellas ciertas “*actuaciones no del todo felices*” que Luis Muñoz habría tenido tanto frente a personeros del Gobierno –lo cual no nos extraña, habida cuenta de los cambios de política que comenzaban a anunciarse, como también sus discrepancias con los ingenieros del MOP (Oyarzún, 1954), a quienes al parecer resultaba incómoda la nueva dimensión de ordenamiento territorial que Muñoz indicaba para las redes de todo tipo (Pavez, 2012). En efecto, desde nuestra perspectiva actual, no cabe duda que el entorno profesional de Luis Muñoz en la Dirección General de Obras Públicas vio mal la extensión no técnica que él dio a la vialidad. El sentido territorial que Luis Muñoz asoció a las vías, pudo haber resultado ajeno a los ingenieros de la época –lo es aún hoy para muchos–, y por tanto, una “ampliación indebida” de las concepciones urbanísticas; la vialidad debía conservar su significación técnica, lo que a Muñoz Maluschka resultaba limitado²³. Se observará, además, que en los mismos momentos en que Luis Muñoz trabajaba en las leyes de 1953, el ingeniero Reinaldo Harnecker insistía con vehemencia en su deseo que se eliminara el Instituto de Vivienda, Urbanismo y Planeación en la "Facultad de Arquitectura" de la Universidad de Chile, recién creado oficialmente el año anterior (Pavez, 1993)²⁴.

La nueva estructura del MOP de Chile y el cambio de la Ley de Construcciones trajeron consigo una nueva política en cuanto a la planificación local. Hasta el año 1952 se habían ejecutado 60 Planos Reguladores Comunales. Estos, salvo dos o tres, habían sido realizados directamente por el Estado en la oficina dirigida por Luis Muñoz (US Agency for ID, 1961) Con el cambio de política, la nueva

Dirección de Planeamiento²⁵ ya no se ocuparía de la ejecución de los Planos Reguladores –pudo ser esta otra de las razones de la separación del arquitecto Luis Muñoz de su cargo–.

En adelante, la planificación del nivel local tendría que ser realizada por planificadores del sector privado, contratados directamente por las municipalidades, recibiendo eventualmente sólo alguna asesoría del reducido número de funcionarios en la Dirección, y también, en ocasiones, alguna ayuda económica para la confección de planos que paulatinamente tendrían que tener bases aerofotogramétricas.

Si bien se le había criticado al Estado –y con ello a Muñoz Maluschka–, el grado de centralismo con que realizaba la planificación urbana, ahora, a mediados de los años 1950, el péndulo de la administración del Estado parecía haberse dirigido al lado contrario. Se lamentó el Arqto. Rodulfo Oyarzún de la situación por la que pasaba el urbanismo en Chile hacia 1955 (Oyarzún, 1955):

...los predicamentos políticos han entrado en un período de odios y guerrillas que antes no se conocían". (...) "La cuestión de la politiquería ha hecho también del urbanismo una plataforma apetecible y comerciable. Hay caballeros de la industria en nuestra especialidad que, detrás del escudo magnífico del ideal del urbanista mueven sus intereses materiales y las oportunidades de influencia en el Gobierno, representan, en estos casos, preciosas oportunidades.

Un balance realizado en 1961 mostró que el traspaso de las funciones del planeamiento desde la Dirección de Planeamiento del MOP en 1953 a las comunas no iba siendo fácil. Si bien en el período 1959-61 se habían ejecutado 24 Planes Reguladores Comunales, había habido un período de baja actividad entre 1953 y 1958 (US Agency for ID, 1961).

Pero también debe observarse que desde 1958, el MOP se encontraba haciendo planeamiento intercomunal junto con impartir directivas para el planeamiento comunal. Sin embargo, el arquitecto Juan Honold Dunner lamentaba no haber abordado el campo del planeamiento regional (Honold, 1961). Pronto, el arquitecto Juan Parrochia Beguin dispondrá un proyecto para la micro-región de Santiago, coordinado con el intercomunal, con datos estadísticos del censo de 1960. No obstante, dicha coordinación será oficialmente desestimada tres años después, situación que los equipos que se sucedieron en el tiempo no lograron, o no estimaron necesario revertir.

Al momento de los cambios ministeriales de 1953, un "Departamento de Urbanismo" había quedado dependiendo de la Dirección de Arquitectura, y no de la nueva Dirección de Planeamiento. Por otra parte, el planeamiento regional caía dentro de la esfera de influencia de la CORFO según la legislación vigente al comenzar el decenio de 1960. Pero esta institución no había hecho aún pronunciamientos de carácter regional para orientar la labor que realizaba el Ministerio de Obras Públicas (Honold, 1961). Adicionalmente, se estimaba hacia 1961 la inconveniencia de restringir a los límites provinciales –considerados arbitrarios– la planificación de tipo regional. El arquitecto Amador Brieva hizo ver en el "Seminario de Planeamiento físico. Chile, 1961", que las Juntas Regionales “*estaban durmiendo*” desde la reforma del MOP que las había creado en 1953 (US Agency for ID, 1961)²⁶.

La definición de las Regiones de Chile entre 1953 y 1958 por el MOP, en la perspectiva de una planificación territorial integral.

Una de las obligaciones legales con la que comenzó sus labores la Dirección de Planeamiento del MOP creada en 1953, fue el estudio de una "división del territorio nacional en regiones con fines de planeamiento y coordinación". El trabajo de difusión de conceptos de planificación intercomunal y regional realizado por Muñoz Maluschka durante tantos años comenzaba a manifestarse en la acción concreta de la nueva institución que él mismo creó.

Las "unidades de planeamiento territorial" fueron concebidas con la participación de arquitectos, ingenieros, geógrafos y otros especialistas, en un esfuerzo de primera aproximación.

Partiendo de la "unidad territorial nacional", se advertía que su delimitación era esencialmente política, pero, a la vez, en el caso de Chile, bastante clara desde el punto de vista geográfico. Continuando con la "región", sus límites se estimaban aún poco relacionados con el hombre, y cuando este aparecía lo hacía como un antecedente más, o para ser apreciado a través de aspectos económicos potenciales o en producción.

La división regional de Chile propuesta por la Dirección de Planeamiento de acuerdo a los Decretos Leyes N°150, de 4 de julio de 1953, y N°224, de 22 de julio de 1953, fue establecida oficialmente por Decreto Supremo N°2.004 de 28 de octubre de 1954²⁷, con el fin de:

...promover, jerarquizar y coordinar los distintos esfuerzos públicos y privados que intervienen en el desarrollo y progreso de la Nación, y que pudieran contribuir sobre bases regionales a un incremento, mejoramiento y surgimiento, en el aspecto económico social de las diversas zonas del país que en un principio han permanecido estancadas como consecuencia de la hipertrofia de la capital [Santiago de Chile]. (Krause, 1958).

Definían el territorio de una región las características geográficas (suelo, clima, demografía), las características geopolíticas (tensiones internas y externas), las características económicas (recursos de caza y pesca, minería, ganadería, riqueza forestal, industrial, comercio, actividades técnicas y profesionales, etc.), y las características sociológicas (equipamiento urbano y rural, estratificación social, nivel cultural, nivel educacional, etc.).

Se delimitaron, así, con iguales criterios, diez regiones para Chile:

REGIÓN I	Provincia de Tarapacá
REGIÓN II	Provincia de Antofagasta
REGIÓN III	Provincias de Atacama y Coquimbo
REGIÓN IV	Provincias de Aconcagua, Valparaíso y Santiago
REGIÓN V	Provincias de O'Higgins, Colchagua, Curicó, Talca y Linares
REGIÓN VI	Provincias de Ñuble, Concepción, Arauco y Bío-Bío
REGIÓN VII	Provincias de Malleco, Cautín y Valdivia
REGIÓN VIII	Provincias de Osorno, Llanquihue, Chiloé y Aysén
REGIÓN IX	Provincia de Magallanes
REGIÓN X	Territorio antártico chileno.

Cada una de las regiones se dividió en "micro-regiones", considerando los antecedentes de población, equipamiento, producción y relaciones. Las micro-regiones recibieron el nombre de su ciudad capital, la que fue elegida, a su vez, de acuerdo a su jerarquía en cuanto a población y equipamientos. Para esto se exigió un distanciamiento espacial prudente entre ciudades de la misma categoría. Lo

contrario obligó a fusionarlas, como por ejemplo en los casos de Valparaíso-Viña del Mar, o San Felipe-Los Andes.

Los arquitectos Amador Brieva Alvarado y Ventura González Montecinos, habían aportado el cuerpo teórico para efectos de dicha subdivisión, resultando, el método propuesto, de clara aplicación, obteniéndose pronto la certeza de su efectividad (MOP, 1962 [1958]). La micro-región era el escalón territorial para la organización de la subsistencia y el progreso del ser humano. Señalaron los autores citados (MOP, 1962 [1958]):

La resolución de innumerables puntos del método de que tratamos, durante su desarrollo aplicado, le dio su forma definitiva, sin que se piense por esto que todas las dudas han sido aclaradas o que sus partes no sean susceptibles de enmiendas. Aun con posterioridad, y al margen de los trabajos de la Dirección [de Planeamiento] hemos mejorado sus diversas partes. En estas materias la aproximación a lo absoluto siempre representa una lejana meta, inalcanzable, y por ello debemos darnos por conforme cuando él ha obtenido una escala de precisión que nos impide interpretar fallidamente la realidad. Este propósito es el que nos parece haber llenado con el método que proponemos, para la etapa de definir la 'unidad micro-regional', en cuanto a sus características y delimitación territorial.

En la determinación de estas unidades territoriales con fines de planeamiento social y económico, indicaron los arquitectos Brieva y González que, a medida que se avanzaba desde las unidades más grandes a las más pequeñas, se podía observar que se hacía más trascendente el valor del hombre, con su organización de vida como factor determinante de dichas unidades.

Las relaciones inter-urbanas creaban lo que Brieva y González denominaron "sistema natural gravitacional entre núcleos poblados". La diversidad de núcleos poblados con diferencias en su número de habitantes, en sus servicios de utilidad pública, en sus posibilidades de conexión, de su área de explotación de la cual depende su subsistencia, etc., indicaba una necesaria colaboración de unas con otras, definiéndose con el tiempo una jerarquización (MOP, 1962 [1958]):

De este modo, entendiendo que cada núcleo poblado sigue la ley de atraer a sí a los de menor importancia, a la vez que de ser atraído por los de mayor importancia, se han formado, de acuerdo a las distancias que median entre unos y otros y a los medios de comunicación y transporte disponibles, lo que hemos llamado 'sistema gravitacional entre núcleos poblados', fenómeno fácilmente palpable, y que es evidente porque lo debemos experimentar por nosotros mismos, dondequiera que vivamos.

Se consideró indispensable medir para cada núcleo poblado, su poder de atracción de otros núcleos y viceversa, y en qué grado se ejercían estas atracciones. La resolución de estas cuestiones fundamentales permitió definir e individualizar las unidades "micro-regionales". Los Planes Micro-Regionales se establecieron, así, como subsistemas de los estudios regionales.

La "Región Metropolitana IV"

Se observa que se definió una "Región Central", que abarcó Valparaíso, San Antonio y Santiago, con los valles de los ríos Maipo y Aconcagua. Esta Región, a la que se le asignó el número IV, se dividió en las sub-regiones:

IV-A: Valparaíso y el Río Aconcagua (Cuenca del Aconcagua)

IV-B: San Antonio, Melipilla y Santiago (Cuenca del Maipo), incluyendo las Micro Regiones de Santiago y de San Antonio.

En la Región IV (Provincias de Aconcagua, Valparaíso y Santiago) se observó un conjunto de valles menores junto al llamado “gran valle central” (depresión central de origen tectónico), con capas vegetales que permitirían el desarrollo de cultivo intensivos de la vid, frutales y hortalizas. Las grandes planicies se apreciaban como propicias para el desarrollo de las poblaciones. La zona cordillerana que circunda la región, contiene grandes macizos con las mayores alturas del continente, con carácter minero, apropiada para el desarrollo de la industria y la energía eléctrica. La cordillera de la costa, más baja, tiene algunos pasos relativamente fáciles para la movilización. La costa es amplia, con playas alargadas y limpias, esencialmente turísticas, tiene establecimientos hoteleros modernos. En cuanto al clima, la Región IV presentaba estaciones bien demarcadas, con heladas en el comienzo y término del invierno. La permeabilidad del suelo y subsuelo y su estructura en general, era apropiada para el escurrimiento de las aguas, disminuyendo la humedad (Krause, 1958).

Para la IV región, la Dirección de Planeamiento estableció seis micro-regiones:

MICRO-REGIONES DE LA REGIÓN IV, Y POBLACIONES EN 1952.	
MICRO-REGIONES	POBLACIÓN (1952)
La Ligua	30.342
San Felipe-Los Andes	105.234
La Calera-Quillota	90.172
Valparaíso-Viña del Mar	396.577
Santiago	1.651.796
San Antonio-Melipilla	107.465
TOTAL	2.381.586

La Dirección de Planeamiento del MOP denominó a toda esta Región IV, “Región Metropolitana” (32.444 Km²) desde esta regionalización.

La población total de la Región IV en 1952 era de 2.381.586 habitantes, aproximadamente el 30 % de la población de Chile.

Todas las micro-regiones del territorio nacional se estudiaron de igual forma, entre 1953 y 1954, con criterios uniformes, configurándose en forma equivalente –sobre una base económica, técnica y social²⁸.

El tercer escalón de la graduación creada fue el “conjunto intercomunal”, apreciado como una unidad territorial mixta, urbana y rural, en la cual se debería integrar armónicamente las funciones de varias unidades urbanas, entre las cuales destaca una, por su mayor población, mejor equipamiento, y mayor producción pasando a constituir el centro comercial, social y cultural del conjunto.

El centro urbano era reconocido por los autores citados como una "unidad espacial", definida por "las funciones humanas clásicas" las que no eran otras que las enunciadas por la Carta de Atenas: trabajar, habitar, recrearse y movilizarse (MOP, 1962).

Más tarde se crearon los “Planes Seccionales”, como sub-sistemas de los Planes Intercomunales y Comunales.

La Microregión de Santiago en el seno de la Región IV

Hacia fines de los años 1950 había ido tomando importancia la investigación geográfica y geomorfológica del área denominada Cuenca de Santiago. Ello se explicaba por el hecho de encontrarse en ella Santiago, capital de la República, la más populosa del país, y la quinta en América Latina en la época.

Hacia 1929 J. Brügger había sistematizado y delineado en un croquis morfológico los rasgos principales de la cuenca, luego de lo cual, diversos autores enriquecieron y ponderaron su descripción e interpretación. Sin embargo, al comenzar la década de 1960, ningún autor había señalado en forma nítida los límites del "valle de Santiago", y se podía concluir que el conocimiento de esta micro-región era muy precario (Flores, 1966).

La cuenca de Santiago forma parte del rosario de planicies interiores llamadas, impropiaemente, "valle central" de Chile. Se trata de depresiones de origen tectónico, atravesadas oblicuamente o, aún, perpendicularmente, por cursos de agua. Estas cuencas se alinean a lo largo del contacto entre dos unidades estructurales mayores: el bloque andino, al E, y la cordillera litoral, al W, encontrándose los límites más precisos, en las dos líneas de fractura tectónica que están por el E y el W.

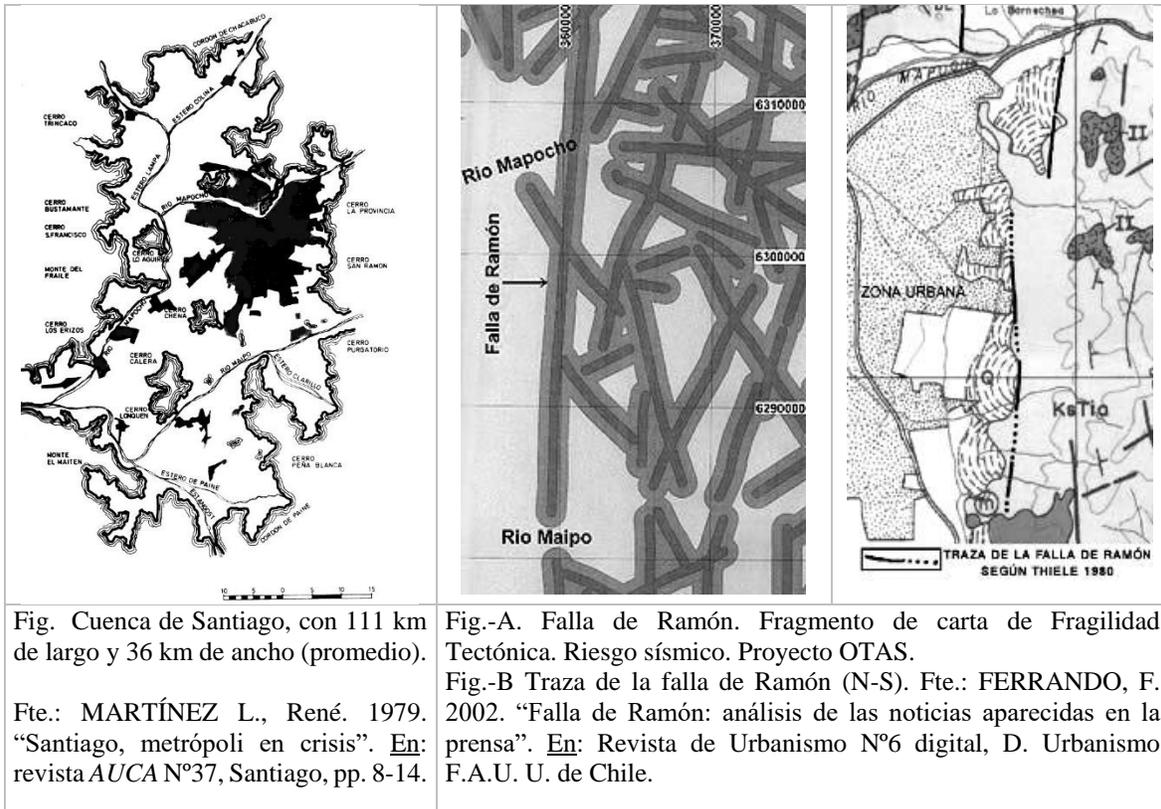
Es pues entre estos dos sistemas principales de fallas N-S –y que continúan más allá– que se encuentra la cuenca de Santiago, rellena con rodados, terminando por el norte en la falla transversal de Colina (Brügger, Tricart), o en la cuesta El Manzano (Börgel), o en el cordón de Chacabuco (Sepúlveda, Karzúlovic) y, por el sur, en el relieve transversal de la Angostura de Paine (Flores, 1966). J. Tricart describió (Flores, 1966, p. 73):

La cuenca de Santiago se presenta como una planicie intermontana muy uniforme, inclinada desde los 700 m. de altitud al NE, a los 200-300 m. al S y SW, dominada por montañas empinadas: cordillera litoral menos elevada, culminando a poco más de 2.000 m., pero cayendo hacia la planicie por una muralla muy poco escotada; alta cordillera andina, donde los volcanes sobrepasan los 6.000 m., barrera de cimas rechonchas nevadas, pero recortadas por profundos valles que desembocan bruscamente en la depresión.

La depresión se encuentra así, enmarcada en sus cuatro contornos por líneas de cumbres que delimitan el camino de las aguas. Si se acepta la extensión de la cuenca en los términos antes señalados, ella tiene aproximadamente 111 Km. de largo, y 36 Km. de ancho (promedio). Esto representa 3.996 Km², o 399.600 Hás.²⁹

Cabe destacar que los estudios para un mejor conocimiento de la cuenca de Santiago realizados a mediados del siglo XX y principios de los años 1960, incidieron especialmente en la búsqueda de agua subterránea para el abastecimiento de la ciudad de Santiago, área de asentamiento humano de dos milenios de antigüedad según los avances de las investigaciones arqueológicas (Pavez y Parrochia, 1995).

En 1960 había un total de 27 comunas en la cuenca –Micro-Región de Santiago– (con un promedio de 14.800 Hás. por comuna), reuniendo un total de 2.285.220 habitantes (Censo 1960), representando el 30 % del total de la población de Chile. Del total de población citada para la cuenca, 2.131.975 habitantes eran urbanos, valor que representaba a su vez el 42% del total urbano del país. En cambio, los 152.245 habitantes rurales, representaban sólo el 6,4 % del total rural del país. Para una superficie de 3.996. Km² de la cuenca, la densidad de población por unidad de superficie resultaba ser 571 Hab/Km².



Se estimaba en la época que si se quería adecuar las necesidades de una población en crecimiento a las disponibilidades hídricas, edáficas y otras que la cuenca presentaba, eran necesarios detallados estudios de geografía humana que justificaran nuevos estudios físicos para su mejor conocimiento.

No obstante las carencias señaladas, los planificadores urbanos y territoriales de la época fueron conscientes de la inmensa riqueza natural del valle del Maipo donde se implanta la ciudad de Santiago: sus ricos suelos; su abundante agua nivosa; su privilegiado clima que permite varias cosechas en un mismo año normal; sus hermosos micro y macro paisajes; su cercanía a las playas del litoral, con más de 300 Km. de extensión; su proximidad a los grandes centros de deportes invernales; su fácil acceso a los territorios más ricos y poblados de la República Argentina; su clara ubicación al centro de la larga faja del país y su relación directa con los tres puertos más grandes e importantes de Chile (Ventana, Valparaíso y San Antonio) ubicados frente a una rica reserva marina, animal, vegetal y mineral; su estratégica ubicación en el centro del eje oriente-poniente del océano Pacífico Sur; su rica área suburbana rural, con largas tradiciones históricas; sus pintorescos valles de quebradas y esteros, tanto en la cordillera de Los Andes como de la cordillera de la Costa; su riqueza minera que rodea la ciudad con sus grandes mantos cupríferos, de cal y de áridos.

Santiago se presentaba, además, como la encrucijada de grandes corredores de transporte hacia el sur, norte, oriente y poniente tanto nacionales como internacionales.

La micro-región de Santiago quedó ubicada en este esquema, entre el cordón de Chacabuco y Angostura de Paine y las dos cordilleras, sistema de relieve que ocupa el 70% de la superficie, y que, al circundar completamente la planicie (cuenca de Santiago) formada por los rellenos de los ríos Maipo y Mapocho, dificulta las comunicaciones con el resto del país.

Hacia 1958 se constataba que el 31,5% de los habitantes activos en la micro-región de Santiago, originaba el 65% de toda la producción industrial nacional. Estimaba E. Krause V. que el rápido auge de la industria en esta micro-región no había dado lugar a una oportuna racionalización de la ubicación de las industrias; así, la mayor parte se ubicaba en la ciudad de Santiago y comunas adyacentes, en lugar de haberse ubicado en la periferia de la micro-región, acercándolas a los lugares de origen de las materias primas (Norte Chico, costa y sur del país), donde hubiera recursos de agua suficientes y donde se pudiera aumentar el área de explotación agrícola con obras de riego y drenajes (Krause, 1958). Los lineamientos del MOP en la época, señalaban posibilidades en Colina, Batuco, Curacaví, Paine, Buin y El Monte, unidades que pasarían a constituir centros industriales satélites de la capital, ubicados a no más de 60 Km de distancia. Esto permitiría, en parte, la desconcentración de la población de Santiago, además de contribuir a elevar el estándar de vida de los sectores atrasados.

Quienes explotaban al máximo sus propiedades agrícolas estaban unidos a la capital por buenas vías de comunicación, y estas relaciones directas habían influido notablemente al estancamiento observado en el equipamiento urbano de los centros poblados del área, principalmente cabeceras comunales. En estos centros había un grave déficit en alcantarillado y agua potable, con el consecuente bajo estándar sanitario en ellos. El 18% de la población de la micro-región vivía fuera de Santiago (298.396 habitantes), (Krause, 1958).

Por otra parte, se observaba una disminución de las relaciones entre los antiguos centros poblados existentes en la micro-región por efecto de las facilidades que iba presentando el acceso a Santiago.

El mayor transporte de carga se expresaba entre Santiago y el sur, por los productos transportados desde la próxima ciudad de Rancagua, y el sur más lejano del país para completar el abastecimiento de Santiago; también destacaba el camino a la costa, vía Padre Hurtado. La red ferroviaria mostraba una mayor relación con Valparaíso vía Llay Llay - La Calera, y con el puerto de San Antonio, vía Talagante. En cuanto al movimiento comercial aéreo en 1952, realizado por Los Cerrillos –el aeropuerto internacional de la época– mostraba mayor movimiento hacia el norte y hacia la República Argentina que hacia el sur del país.

El "Seminario del Gran Santiago" en 1957. Un diagnóstico urbano y regional integral para Santiago (U. de Chile, 1958).

El "Seminario del Gran Santiago" organizado por la Universidad de Chile, por iniciativa del IVUP, tuvo la virtud de reunir, por primera vez y con el alcance requerido, a especialistas de las más diversas disciplinas e instituciones públicas y privadas del país³⁰. Realizado en 1957, presentó un conjunto de exposiciones y conclusiones relevantes para el futuro de la metrópoli (U. de Chile, 1958). Un suceso de tal magnitud, importancia e impacto, no ha sido reeditado hasta la fecha³¹.

El Gran Santiago había adquirido a fines de los años 1950 la escala metropolitana, la magnitud del proceso de concentración podía apreciarse en la época en la siguiente estadística:

INDICADORES DEL PROCESO DE CONCENTRACIÓN EN LA METRÓPOLI DE SANTIAGO 1957	
Población del Santiago	25,5 % del país
Población activa de Santiago	28,0 % del país
Población industrial de Santiago	47,0 % del país
Nº de industrias en Santiago	51,0 % del país
Valor de la producción manufacturera de Stgo.	48,0 % del país
Colocaciones bancarias de Santiago	53,0 % del país
Depósitos bancarios de Santiago	60,0 % del país

Fte.: Informe de la Comisión N°6 “Problemas inherentes al trabajo y la producción”. En: UNIVERSIDAD DE CHILE, Departamento de Extensión Cultural, *Boletín Informativo N°34, 2ª y 3ª etapa del Seminario del Gran Santiago, Universidad de Chile, Santiago, Chile, octubre 1958, 322 págs. Cuadro en p. 124.*

PANEL DE CONTENIDOS SEMINARIO DEL GRAN SANTIAGO	
<p>SEMINARIO DEL GRAN SANTIAGO 1957 Primera etapa (Conferencias)</p> <p>“Visión general de los problemas del Gran Santiago” Arqto. Juan Honold, Arquitecto de la D. de Planeamiento del M.O.P.</p> <p>“Estudio comparativo de los problemas y soluciones urbanísticas de las grandes ciudades” Arqto. René Urbina, Facultad de Arquitectura, U. CH.</p> <p>“Desarrollo de algunas capitales de Europa y América” Arqtos. César Fuenzalida, Ana M. Barrenechea, Fernando Kutnetzoff y Jorge Martínez</p> <p>“Conclusiones derivadas para Santiago, obtenidas por otras metrópolis” Instituto de Vivienda, Urbanismo y Planeación Facultad de Arquitectura U. CH.</p> <p>“Visión Gráfica de los problemas del Gran Santiago” Arqto. Emilio Duhart, Facultad de Arquitectura de la P. U. Católica de Chile</p>	<p>SEMINARIO DEL GRAN SANTIAGO 1957 Segunda etapa (Comisiones)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Proyecciones del crecimiento del Gran Santiago Ing. Rosendo Carol, Instituto de Ingenieros de Chile 2. Problemas de orden legal y técnico administrativo Abgdo. Mario Bernasdrina, Instituto de Ciencias Políticas y Administrativas 3. Problemas de orden económico y financiero Ing. Comercial Iván Yáñez, Instituto de Economía, U. CH. 4. Problemas médico sanitarios asistenciales Dr. Hernán Oyanguren, Colegio Médico de Chile y Servicio Nacional de Salud 5. Problemas de orden o valor sociológico Eduardo Hamuy, Instituto Sociología, U. CH. 6. Problemas inherentes al Trabajo y la Producción Arqto. Pastor Correa, D. de Planeamiento del M.O.P. 7. La Vivienda en su aspecto urbano y rural Arqto. René Urbina, I. de la Vivienda, Urbanismo y Planeamiento, U. CH 8. Problemas de Vialidad y Transporte Arqto. Juan Honold, D. de Planeamiento del M.O.P. 9. Problemas de Equipamiento Institucional Arqto. Jorge Poblete, D. de Arquitectura del M.O.P. 10. Problemas de las Instalaciones Urbanas Ing. Jorge von Benewitz, Escuela de Ingeniería, U.CH.

Fte.: UNIVERSIDAD DE CHILE, Departamento de Extensión Cultural, *Boletín Informativo N°34, 2ª y 3ª etapa del Seminario del Gran Santiago, Universidad de Chile, Santiago, Chile, octubre 1958, 322 págs.*

Cuando el Planeamiento Territorial y Regional –con "los estudios y soluciones coordinados de los factores sociales, económicos y culturales, con el objetivo de estimular el desarrollo integral del territorio"– empezaba a formar parte de las nuevas herramientas utilizadas por la organización institucional, se esperaba poder emprender la desconcentración del Gran Santiago. Pero dado que muy poco se había realizado para divulgar los problemas económicos, sociales, legislativos y sus consecuencias urbanísticas, se advertía una cierta indiferencia de la población hacia ellos, la que no tenía participación activa en su solución. Se tendrá presente que a fines de la década de 1950 aún no existía un buen plano impreso de Santiago en que aparecieran todas sus calles, y no se contaba con publicaciones regulares propias en materia de Urbanismo³². Por otra parte, se criticaba que los organismos universitarios, los servicios estatales, los municipales, y los privados, realizaran una labor de investigación de los problemas urbanos en forma aislada y fragmentaria, presentando resultados parciales muchas veces contradictorios en sus concepciones.

Se sabía que no era posible actuar en una parte del conjunto sin afectar al total del mismo. Los problemas de salud de la población urbana y rural se observaban, así, estrechamente vinculados a las posibilidades de contar con los servicios de agua potable, alcantarillado, y el acceso social a la vivienda. Si la escasez de recursos era una limitación, también lo era la obligación de enmarcar las actuaciones en innumerables disposiciones de leyes y reglamentos, ya sea de carácter general u orgánicas de los servicios, muchas veces en franco paralelismo y contradicción.

El desfinanciamiento clásico de los municipios era otro de los problemas considerados, que había imposibilitado una posición más activa frente a la realización de obras de urbanismo. La transformación de la ciudad quedaba entregada casi exclusivamente al vecino construyendo su predio, vale decir, entregada al azar del crecimiento vegetativo de la construcción, sin observarse progreso relevante en el ensanche o apertura de calles y espacios verdes públicos. Una mejor utilización del suelo urbano permitiría crear las condiciones para efectuar remodelaciones urbanas, respecto de las cuales se sugería tener presente algunas experiencias extranjeras para integrar a los vecinos de un mismo sector en sociedades o comunidades legalmente establecidas, de este modo, una vez realizada la remodelación, los predios que conformaron transitoriamente una masa común, se dividirían adjudicando nuevos lotes o propiedades equivalentes a los primitivos. Se impulsaba legislar a favor de los municipios locales, a fin de financiar obras de remodelación urbana, recuperando parte de las inversiones que con ese fin se realizaran.

En cuanto a las funciones urbanas, se observaba que los abastecimientos de la ciudad estaban cada día más lejos. Inquietaba que nadie se hubiera preocupado de estudiar y definir "científicamente" las áreas de extensión urbana con menos daño a la economía agraria. Faltaban para ello estudios del potencial de los suelos rurales, de su productividad, de sus posibilidades de regadío, fertilización, entre otros. Se observaba que el incremento de la población –más fuerte en las clases sociales con menos recursos–, la reconstrucción de algunas zonas congestionadas, y el proceso de cambio y representación del status social, iban provocando el desplazamiento en horizontal hacia nuevos polígonos que ampliaban la superficie de la ciudad. En el caso del grupo de mayores recursos el desplazamiento desde la zona central y pericentral de los últimos 40 años había sido primero a Ñuñoa, luego a Providencia, posteriormente a Las Condes. Señaló el arquitecto René Urbina en su exposición en el Seminario del Gran Santiago (Urbina, 1957):

Es indudable que la disponibilidad creciente de elementos de progreso y comodidad: primero el teléfono, luego el automóvil, posteriormente la radio, el refrigerador, más tarde la televisión y otras maravillas desconocidas aún, van estimulando el aislamiento y alejamiento de los sectores más acomodados, y su independencia de los centros de aprovisionamiento diario. Las ciudades norteamericanas representan el mejor ejemplo de esta tendencia, con su secuela de extensas zonas residenciales suburbanas, los supermercados en pleno campo, los cines y los

oficios religiosos rurales para las familias en automóviles, etc. La teoría del arquitecto F.L. Wright, Broadacre City, cada vivienda en un acre de terreno (4.000 m²) y ligada a los verdaderos centros urbanos por el automóvil, comienza a avanzar en el campo experimental. ¿Debemos impedir o debemos facilitar esta tendencia?

Se consideraba necesario, por otra parte, emprender un proceso de modernización agrícola pues faltaba mecanización y una explotación racional, lo que redundaba en altos costos, bajos salarios, bajos standard de vida, y como consecuencia de este estado de cosas: constante migración de campesinos hacia la ciudad y en especial hacia Santiago, en busca de trabajo y mejores condiciones de vida. Hacia fines de la década de 1950, alrededor de 5.000 industrias de las más variadas categorías y especies funcionaban en el área metropolitana ocupando alrededor de 250.000 personas.

La zonificación de las industrias dentro de la ciudad se había producido en forma espontánea en gran parte, generándose zonas industriales mal ubicadas con respecto a la vialidad, y a la vivienda. Se suponía que una política racional de construcción de viviendas, de acuerdo a un plano regulador adecuado resolvería, en gran parte, los problemas del desplazamiento de los habitantes.

En cuanto a salubridad, Santiago era una ciudad invadida por los humos y malos olores de la industria nociva, debido a que no se adoptaban medidas de protección y a que varias zonas industriales se encontraban mal ubicadas con respecto a los vientos dominantes (sur-poniente) que acarrearaban las emanaciones precisamente hacia las zonas residenciales.

Se consideraba urgente estudiar la ubicación de las industrias en la ciudad y también en el país, disponiendo para ellas redes de vialidad adecuadas y desvíos ferroviarios, teniendo en cuenta, además, todos los factores que incurren en la radicación y su ubicación con respecto a las viviendas (zonas de protección), etc. Para esto se precisaba conocer en detalle el catastro de las industrias existentes, rubros, valor de producción y maquinaria, valor de los edificios, procedencia de las materias primas, mano de obra ocupada, etc.

Cabe destacar que la mayor parte de las industrias se encontraban ubicadas en edificios inadecuados y en lugares que habían adquirido un exagerado valor comercial. A raíz de ello, hacia 1958 se estaba produciendo en forma espontánea un movimiento de las industrias ubicadas en el centro de la ciudad hacia la periferia, pues allí se podía adquirir terrenos a bajo costo, construir edificios espaciosos y adecuados y estar mejor ligados a la vialidad regional por medio de caminos de tránsito rápido y pesado, y no por enmarañadas calles llenas de vehículos entorpeciendo el movimiento. El momento se consideraba oportuno para agilizar dicho proceso de relocalización.

El fenómeno comercial metropolitano había tenido un desarrollo paralelo al industrial. El desarrollo del gran comercio, la banca, la bolsa, la importación, etc., había tendido a concentrarse en el centro (polígono de fundación de Santiago), por cuanto su interdependencia mutua así lo había exigido. Posteriormente, con el crecimiento urbano se produjo una cierta dinámica en algunas otras áreas de la ciudad, por lo que esas instituciones fueron abriendo sucursales en los núcleos locales de mayor importancia, como el caso del tramo Providencia del corredor oriente-poniente.

El comercio menor de interés cotidiano iba formando pequeños subcentros, dándole a cada barrio la posibilidad de autoabastecerse. Sin embargo, se esperaba que la acción de planificación otorgara una mayor autosuficiencia a los barrios, a partir de los estudios de lo existente y lo necesario, evitando viajes cotidianos al centro. Sin duda, el ordenamiento del comercio presentaba una dificultad menor que en el caso de la agricultura y de la industria.

En cuanto a la conformación administrativa del país, ella había obligado a una distribución centralizada de los equipamientos y servicios. Para tramitar cualquier documento, los habitantes de las provincias debían venir a Santiago y, a su vez, los habitantes de los barrios debían acudir al centro. Se requería entonces, distribuir "orgánicamente", correos, registros civiles, retenes de carabineros, juzgados, oficinas de impuestos, etc.

En materia de vivienda el déficit era muy alto para el Gran Santiago (el incremento había sido de 42% comparando los censos de 1940 y 1952) y se proyectaba con gran intensidad conforme a las proyecciones de población.

La densidad bruta de población del Gran Santiago era relativamente baja, si se toma en cuenta el total de la superficie urbana. Sin embargo, la densidad residencial en algunos sectores de la comuna de Santiago y zonas adyacentes superaba los 400 hab/ha, llegando en sectores a 600 y 800 hab/ha. Estas densidades elevadas daban cuenta de hacinamiento en la vivienda, considerando la baja densidad de edificación de los sectores mencionados, donde predominaban habitaciones de uno o dos pisos.

En las áreas oriente y sur de Santiago se habían formado áreas residenciales con adecuados servicios de urbanización y edificaciones de buena calidad, gracias, en parte considerable, a la labor de las Cajas de Previsión y por la iniciativa privada, estimulada esta última por la "Ley Pereira".

Por el contrario, los sectores norte y poniente habían tenido un auge extraordinario con una edificación de calidad media y en su mayor parte deficiente, existiendo especialmente en las periferias serios problemas derivados de la carencia de servicios de urbanización.

Otra parte del esfuerzo constructivo se había dirigido a un reducido polígono del centro comercial y administrativo de la ciudad. Sin embargo, desde el punto de vista urbanístico, muchas de las nuevas edificaciones no cumplían en general con disposiciones racionales de aireación y asoleamiento, a partir de una ordenanza que permitía una densidad de edificación muy alta, en el marco de un alto fraccionamiento de la propiedad. Tras las nuevas fachadas se escondían patios y pozos de luz de reducidas dimensiones, todo aceptado en nombre del "progreso urbano".

Los organismos de previsión eran una herramienta de enorme valor para la remodelación urbana residencial. Varias Sociedades "EMPART" habían construido en la "zona carcomida", sin embargo, no había sido posible abarcar una mayor diversidad de áreas.

La Corporación de la Vivienda (desde 1953), a pesar de poseer facultades legales para expropiar terrenos para sus poblaciones, no había podido utilizarlas en el sector antiguo de la ciudad, ya que la densidad de población existente, siendo relativamente elevada, exigiría desalojar habitantes en mayor proporción que aquellos que pudieran reubicarse en la nueva oferta; esto se sumaba a los trámites legales tras una expropiación a 30 o 40 predios por hectárea, que era la subdivisión predial normal. Sus posibilidades se habían dirigido entonces preferentemente a las periferias, en las proximidades de los centros de trabajo industrial.

Así, se observa que eran objetivos de la época promover el saneamiento o erradicación de las viviendas más insalubres ("callampas" –expresión utilizada por los técnicos y extraída del inglés norteamericano "*mushroomhousing*", y no de la jerga popular (Urbina, 1957, p.38) – y conventillos); remodelar las áreas del casco antiguo de la ciudad, y también desarrollar los pueblos satélites existentes (Puente Alto, San Bernardo, Maipú y Quilicura), a fin de absorber el futuro crecimiento demográfico y descongestionar las áreas centrales y peri-centrales. Se pensaba ya en la necesidad de crear un "Ministerio de Vivienda y Urbanismo" (Urbina, 1957, p. 46).

En materia de circulación se apreciaba la falta de adaptación a las nuevas necesidades planteadas por los transportes mecanizados contemporáneos. El primitivo trazado colonial se había adaptado a la modalidad del transporte en base de vehículos de tracción animal de reducida velocidad (10 km/hora). Hacia 1958 se conservaba, con ligeros ensanches, el mismo trazado.

Las nuevas avenidas que se habían creado en los sectores recientemente urbanizados de la periferia, debían continuarse en las comunas centrales donde era mayor la congestión. Diversos proyectos para abrir nuevas avenidas habían fracasado, por las mismas razones que habían impedido la remodelación de diversas áreas del casco central del Gran Santiago.

Los analistas de la época constataban tres movimientos fundamentales de relaciones de tránsito: la ciudad con la región y el país; el centro comercial y administrativo con el resto de la ciudad, y las comunas periféricas entre sí.

Por la disposición radial de las carreteras regionales, ellas vaciaban su flujo hacia el sector central de la ciudad, obligadamente, pues apenas se había avanzado en la construcción de la Circunvalación Américo Vespucio desde 1936, y no existía otro sistema distribuidor.

El movimiento desde y hacia el centro de la ciudad era más intenso que el anterior, como lo demostraba el análisis del tránsito de una vía como la Gran Avenida del Gral. José Miguel Carrera, que era del orden de los 18.000 vehículos diarios a la altura del Ferrocarril de Circunvalación, y de sólo 3.000 vehículos, a la altura del río Maipo (límite sur de la cuenca), vale decir, donde el tránsito era típicamente regional.

El movimiento de las comunas entre sí respondía, generalmente, a las relaciones entre vivienda y trabajo de carácter industrial, es decir, asociado al mayor porcentaje de nuestra población activa.

La mayor concentración de tránsito se producía pues en el área central de la ciudad, donde todas las calles tienen la misma jerarquía, lo que obliga a reducir la velocidad de circulación por los cruces demasiado próximos y cerrados impuestos por la manzana colonial. En esta área era especialmente difícil habilitar un sistema de calles de diversa jerarquía, más aún una avenida norte-sur que habían sugerido Karl Brunner en los años 1930 y Bingham en los 1950.

El MOP, a través de sus Direcciones de Planeamiento y Vialidad, había planificado un sistema periférico de vías que organizaban y empalmaban la vialidad regional con la circulación propiamente urbana. Se había reservado los terrenos necesarios para ello en varios sectores, esperando poder completar el sistema.

Se estaba consciente, sin embargo, de que la creación de un sistema integral de vías en la metrópoli sólo podría ser posible contando con herramientas financieras y legales más adecuadas.

En cuanto a la locomoción colectiva metropolitana, esta había visto agravadas sus clásicas deficiencias tanto por la longitud de los recorridos a causa de la extensión horizontal de la ciudad, como por la congestión de las áreas centrales donde ya resultaba difícil poner mayor número de vehículos en servicio.

El déficit existente en la capacidad de los servicios de transporte colectivo era estimado en 70.000 pasajes diarios. Se pensaba que tendría que abordarse pronto el tema del Metropolitano, en combinación con sistemas de superficie (trenes rápidos al servicio de los suburbios y de los satélites metropolitanos, entre otras medidas).

Conclusiones y recomendaciones generales del "Seminario del Gran Santiago" 1957 (U. Chile, 1958).

El adecuado manejo del proceso de metropolización del Gran Santiago sería decisivo en el desarrollo social y económico del país, por lo que la solución de sus problemas debía irse realizando en el marco de una política de planeamiento global de nuestra realidad social, económica, cultural e institucional. En ciertos aspectos, dicho planteamiento tendría que asociarse a un espacio más allá de los límites nacionales, dada su condición de metrópolis capital del país.

La solución de los problemas metropolitanos debería basarse en medidas y planes a realizar en el interior del área urbana, pero también en la región. Se sugería una política tendiente a un mejor aprovechamiento del suelo urbano, suburbano, y rural, con el objetivo de un despliegue más racional de los servicios de urbanización, de energía, transportes colectivos y otros.

El desarrollo de un sistema regional de satélites y áreas de renovación económica se apreciaba como la única medida que haría posible una efectiva descongestión de la ciudad hipertrofiada, facilitando con ello la remodelación de los sectores insalubres del interior de la metrópoli.

Se debía considerar, en adelante, el área metropolitana como una "unidad urbana" con problemas que debían ser resueltos en conjunto, salvando los límites comunales existentes en la época.

Observamos que el concepto de "unidad urbana" venía siendo difundido por Maurice-François Rouge desde Francia en el mismo momento en que se estaba organizando en Chile el "Seminario del Gran Santiago". Se relacionaba con la limitación de la talla de la ciudad. Este concepto sitúa un punto de equilibrio –*optimum* de concentración–, traspasado el cual, se pierden las ventajas de la ciudad y comienzan a surgir las desventajas. En ese momento no debe permitirse que la concentración siga creciendo en torno al mismo centro. Correspondería abordar una ruptura de la continuidad, para recomenzar alrededor de un nuevo núcleo. El concepto de "unidad urbana" fijaba un límite para detener el crecimiento y, a la vez, una meta a alcanzar, una "masa crítica" necesaria para lograr el máximo de ventajas de la ciudad (Rouge, 1957).

Frente a la organización institucional existente en Chile, parecía conveniente mantener y desarrollar la autonomía municipal establecida en la Carta Fundamental y en la Ley de Municipalidades vigentes entonces pero, a la vez, procurar una fórmula que permitiera coordinar los gobiernos comunales y los servicios del área metropolitana.

En el "Seminario del Gran Santiago" se observó que, desde el punto de vista legal, la única manera de lograr una totalidad urbana en la época sería ampliando el radio territorial de la "Comuna de Santiago", absorbiendo a las restantes comunas, lo cual se consideraba de todas formas "difícil o imposible obtener"³³. Esta observación da cuenta de que aun cuando se había reconocido los escalones territoriales de la planificación en 1953, cuatro años después aún no operaba plenamente el concepto intercomunal. Serán los proyectos de planificación de 1958/60 los que lo impondrán.

La realización de las obras de urbanismo y servicios públicos que el Gran Santiago necesitaba requerían de la adopción de medidas específicas de orden financiero, legal y administrativo, sin las cuales todo proyecto de planeamiento urbano estaría condenado al fracaso.

Se consideraba también necesario divulgar los problemas básicos y sus posibles soluciones por los organismos responsables, y "motivar y hacer posible la participación activa de la población del Gran Santiago" (U. de Chile, 1958, p.49).

Los participantes en la primera etapa del Seminario del Gran Santiago recomendaron un abordaje integral por equipos de especialistas concurriendo desde sus diversas técnicas, con amplio espíritu y superando los límites de sus propias especialidades; también, la creación de organismos de investigación del planteamiento territorial y regional dando lugar a estudios que sirvieran de base a los proyectos de planificación intercomunal y comunal. Se sugirió crear un centro para graduados universitarios al servicio de la investigación y enseñanza en materias específicas de planeamiento; de igual forma, era imperativo contar con un organismo, ministerio o corporación, que realizara el planeamiento territorial en todas sus fases.

Sería difícil aplicar los planes sin contar con una ley de expropiaciones, y con un “gobierno metropolitano”. Este último –inexistente hasta hoy– se venía proponiendo desde la época de Karl Brunner, quien pedía la figura de un “Alcalde Mayor”. Pero, por otra parte, junto con la centralización y coordinación que suponía el gobierno metropolitano, se solicitaba a fines de los años 1950, una mayor subdivisión administrativa con el fin de “acercar a los ciudadanos a la dirección de los asuntos locales y asegurar un tratamiento técnico de la ciudad mucho más acertado” (Urbina, 1957, p.46).

Se pensaba que debería elaborarse un programa de descentralización económica y administrativa desde el nivel nacional. También sería necesario crear centros de distribución de abastecimiento, emplazados en función de las áreas de producción, de la vialidad regional y de la población consumidora.

En materia de circulación un futuro proyecto para el Gran Santiago tendría que considerar tres relaciones fundamentales de tránsito: la ciudad con la región y el país, el centro comercial y administrativo con el resto de la ciudad, y las comunas periféricas entre sí. Para esta última Luis Muñoz ya había indicado un camino con su proposición de circunvalaciones en 1936, aunque la circunvalación mayor, “Américo Vespucio”, tenía sólo un corto tramo construido en Las Condes (hoy Vitacura y Las Condes) hacia 1953. Sin embargo, se había reservado los terrenos necesarios para ello en varios sectores y se esperaba poder continuar esta labor (U. de Chile, 1958, p. 32).

Se insistió en la época en la necesidad de contar con un sistema jerarquizado de vías de acuerdo con el destino funcional: vías de alta velocidad; calles y avenidas de mediana velocidad (distribuidoras), y calles vecinales de velocidades mínimas. Esta jerarquía ya había sido indicada por Brunner en 1932, para su aplicación en un proyecto que debía referirse al Gran Santiago, y no sólo a su comuna central.

De todo lo señalado anteriormente, y teniendo como telón de fondo los conceptos de Luis Muñoz y las leyes establecidas por él en 1953, se observa que la Planificación Urbana iba siendo asumida como una ciencia interdisciplinaria; que se hablaba ya del “Gran Santiago” como una Metrópolis, sobrepasando los límites comunales de los Planes Reguladores, y que se creaba un ambiente propicio para realizar las síntesis que requerían los planes de ordenamiento para Santiago³⁴.

REFERENCIAS

Bibliografía consultada

BRIEVA ALVARADO, Amador y GONZÁLEZ MONTECINOS, Ventura [autores en 1958], *La Unidad Micro-Regional: características y métodos para delimitarla*. Santiago de Chile, Publicación N°6, junio de 1962. CHILE, MOP, Dirección de Planeamiento, Departamento de Planes de Obras Públicas.

CHILE - CORPORACIÓN DE LA VIVIENDA, 1957. *Recopilación de Leyes y Reglamentos Orgánicos y Leyes y Reglamentos sobre Habitación Popular*. Santiago de Chile.

CHILE – MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, Dirección de Planeamiento, Departamento Planos Reguladores, *Plano Intercomunal de Santiago*, nov. 1958. Documento–carpeta copia, 20 págs., (incluyendo fotografías color de los planos originales, y memoria y anexos). (En Archivo de J. Parrochia B.)

DE RAMON, Armando, “Suburbios y arrabales en un área metropolitana: el caso de Santiago de Chile, 1872-1932”. En: HARDOY, Jorge; MORSE, Richard; SCHAEDEL, Richard (compiladores), *Ensayos histórico sociales sobre urbanización en América Latina*, CLACSO, E. SIAP, 1978, pp. 113-130.

FERRANDO, F. 2002. “Falla de Ramón: análisis de las noticias aparecidas en la prensa”. En: Revista de Urbanismo N°6 digital, D. Urbanismo F.A.U. U. de Chile.

FLORES SILVA, E., "Sobre la cuenca de Santiago", en *Anales de la Universidad de Chile*, Año CXXIV, enero-marzo de 1966, N°137, Santiago de Chile, pp.65-87.

HONOLD D., Juan, Arquitecto de la Dirección de Planeamiento del M.O.P. 1958. "Visión general de los problemas del Gran Santiago". En: UNIVERSIDAD DE CHILE, 1958, Departamento de Extensión Cultural, *BOLETÍN INFORMATIVO N°34, 2ª y 3ª etapa del Seminario del Gran Santiago, Universidad de Chile*, Santiago, Chile, octubre 1958.

HONOLD D., Juan, en: UNITED STATES AGENCY FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT, Housing and Planning Division – Sección de Urbanismo y Vivienda de la Dirección de Arquitectura del MOP de Chile, *Seminario de Planeamiento Físico. Chile, 1961*. Sinopsis de las presentaciones y debates, Santiago de Chile, 5, 6, y 7 de septiembre de 1961, p.44

KRAUSE VILLARROEL, Pablo E. *Macro-región de Santiago*. Seminario de Investigación, Ciclo de titulación de la Carrera de Arquitectura, Prof. Guía René URBINA, Fernando KUSNETZOFF y Osvaldo CÁCERES, Instituto de Vivienda, Urbanismo y Planeación, F. de Arquitectura de la Universidad de Chile, 1958, 111 págs., cuadros y gráficos.

KUTNETZOFF, Fernando; URBINA, René. 1961. *Los arquitectos y la enseñanza superior de la Planificación Urbana y Regional*. Santiago de Chile, Escuela de Arquitectura de la F.A. de la Universidad de Chile, 16 págs.

MARTÍNEZ L., René. 1979. “Santiago, metrópoli en crisis”. En: revista *AUCA* N°37, Santiago, pp. 8-14.

MUÑOZ MALUSCHKA, Luis. 1953 [Académico] a MARDONES RESTAT, Héctor [Decano de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Chile] [Informe de actividades, 22 julio 1953]. En: Archivo Departamento de Urbanismo, F.A.U., Universidad de Chile, copia de original, Santiago.

MUÑOZ MALUSCHKA, Luis y TRUPP WANNER, Carlos. 1983. *Planificación Integral y Planificación Física enfrentadas a la realidad de la convivencia humana. Doctrina Genético–dinámica de Planificación*. Santiago, Editorial Universitaria.

[Corresponde a pp. 427-488, de obra mayor *Trilogía del Paisaje Cultural* cit. pto. 1.1., publicadas por la familia Trupp en homenaje a Carlos Trupp Wanner, Arquitecto P. U. Católica de Chile, City Planner, Columbia University, fallecido en 1982. La separata incluye gráficos].

OYARZÚN, Rodolfo (carta) a Karl BRUNNER, de fecha 30 de mayo de 1954, en Santiago, con destino en Viena. Archivo de Magda Brunner de Hoyos, Viena.

OYARZÚN, Rodolfo, 1955, a Karl BRUNNER. Carta enviada desde El Monte, Chile, el 9 de mayo de 1955, con destino en Viena, Austria.

PARROCHIA, Juan, *Áreas Verdes en la Planificación*, Seminario de Investigación en Vivienda y Planificación, Profs. Guías Arqts. Luis MUÑOZ M., y Héctor MARDONES R. Ciclo de Titulación, Carrera de Arquitectura, F.A., Universidad de Chile, 1952.

PAVEZ REYES, M. Isabel (2006), *Vialidad y transporte en la metrópoli de Santiago 1950-1979: concepto y estrategia de ordenación del territorio en el marco de la Planificación Urbana y Regional por el Estado de Chile*. Tesis Doctoral, Director Dr. Julio Pozueta Echávarri, ETSA, UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID, Aprobada en Madrid el 13 nov. 2006, 418 págs. (Sobresaliente - Cum Laude). (CH - Registro de Propiedad Intelectual N°164.557. 2007. (ESPAÑA): 1ª edición digital *in extenso*, Repositorio Académico de la UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID: <http://oa.upm.es/452/> 2008. (CHILE): 2ª edición digital *in extenso*, Repositorio Académico de la UNIVERSIDAD DE CHILE: <http://captura.uchile.cl/dspace/handle/2250/5098>

PAVEZ REYES, M. Isabel. 2012. *Arquitecto Luis Muñoz Maluschka; Planificador Territorial en Chile*. Santiago de Chile, Ed. D. Urbanismo, F.A.U. de la Universidad de Chile, 129 págs., ilustradas.

PAVEZ REYES, M. Isabel. 2003. *En la ruta de Juan Parrochia Beguín. Premio Nacional de Urbanismo Chile -1996.*, D. Urbanismo, F.A.U. U. - Vicerrectoría de Investigación y Desarrollo de la U. de Chile, 319 págs. 465 ilustraciones.

PAVEZ REYES, M. Isabel (comp.). 1993. *Luis Muñoz Maluschka, Escritos*, D. Urbanismo, F.A.U., Universidad de Chile, noviembre de 1993, 86 págs.

PAVEZ REYES, M. Isabel (compiladora); PARROCHIA B., Juan (autor de contenidos compilados), 1995. *Los quinientos años de Santiago y el segundo milenio de la aldea de Huechuraba*. Departamento de Urbanismo, F.A.U. Universidad de Chile, noviembre de 1995, 74 págs. ilustradas b/n.

PAVEZ REYES, M. Isabel. 1992. *La institución del Urbanismo en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile*. Santiago de Chile, Ed. Departamento de Urbanismo de la F.A.U. de la U. Chile, 1992, 151 págs.

ROUGE, Maurice-François, 1957, "Les unités urbaines. Cités organiques á l'échelle humaine". En: revista *URBANISME*, N°54, pp.69-76.

UNITED STATES AGENCY FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT, Housing and Planning Division – Sección de Urbanismo y Vivienda de la Dirección de Arquitectura del MOP de Chile, *Seminario de Planeamiento Físico. Chile, 1961*. Sinopsis de las presentaciones y debates, Santiago de Chile, 5, 6, y 7 de septiembre de 1961.

UNIVERSIDAD DE CHILE, Departamento de Extensión Cultural, *Boletín Informativo N°34, 2ª y 3ª etapa del Seminario del Gran Santiago, Universidad de Chile*, Santiago, Chile, octubre 1958, 322 págs.

URBINA VERDUGO, René. 1957. "Estudio comparativo de los problemas y soluciones urbanísticas de las grandes ciudades". En: UNIVERSIDAD DE CHILE, Departamento de Extensión Cultural, *Boletín Informativo N°34, 2ª y 3ª etapa del Seminario del Gran Santiago, Universidad de Chile*, Santiago, Chile, octubre 1958, 322 págs., (p. 39).

Notas

¹ Extractos de Pavez, 2006.

² Paralelamente se crearon los Institutos de Historia de la Arquitectura y de Edificación Experimental. El Instituto de Estabilidad Experimental había sido creado en 1941, cuando la Escuela de Arquitectura pertenecía aún a Ingeniería), y cuando la Universidad de Chile contaba sólo con 3 Institutos de investigación, número que subiría a 60, en los siguientes veinte años [PAVEZ R., M. Isabel, 1992, op. cit.].

³ Luego de la creación del Ministerio de Vivienda y Urbanismo en 1965, la Facultad adoptó el nombre de "Facultad de Arquitectura y Urbanismo", lo que se venía solicitando desde el decenio de 1930.

⁴ El autor del ensayo fue el arquitecto René URBINA VERDUGO, cuyo alto inspirador fue Lewis MUMFORD.

⁵ Entre los primeros: Bases para la planificación urbana de: Puerto Montt, Coquimbo, Villarrica, e Intercomunal de San Antonio, y Concepción. Análisis urbanos de Arica, Osorno, Isla de Maipo, Talagante, Isla de Pascua, Rancagua, Quilicura, La Calera, Machalí, Quinta de Tilcoco, Pirque, Colina, Quintero, Doñihue, Nancagua. Bases para seccionales urbanos del sector Plaza Baquedano; zona puerto San Antonio, zona Playa Ancha en Valparaíso. Análisis regionales de Magallanes, micro-regiones de Santiago, San Felipe-Los Andes, Norte Chico, Norte Grande. Monografías sobre áreas verdes en la planificación; nuevas ciudades de Gran Bretaña; factores e índices teóricos para la ubicación de zonas industriales en Santiago, Maipú, y Valparaíso; equipamiento urbano; censo experimental de vivienda en el Barrio "Matta Sur"; uso del suelo en Arica, San Felipe, Rancagua y Osorno; sociedades de ahorro y préstamo para la vivienda; política habitacional de la URSS; poblaciones de la CORVI; sobre rehabilitación del campamento La Victoria; densidades de población, subdivisiones prediales, bases para la planificación industrial, y poblaciones insalubres del Gran Santiago.

⁶ Uno de los primeros trabajos fue "*Bases para una planificación urbana y regional de Puerto Montt*" (1951), teniendo como profesores guías a MUÑOZ MALUSCHKA y a MARDONES RESTAT. (Alumnos HERNÁN RIVERA ALONSO, Enrique NIEMANN NÚÑEZ, César BUROTTO MANETTI, Ventura GONZÁLEZ MONTECINOS y Julio PADILLA TORREBLANCA). Este trabajo, que obtuvo distinción máxima, fue expuesto por los estudiantes en presencia de su profesor, en la ciudad de Puerto Montt con motivo de la celebración del Centenario de la ciudad.

⁷ El jurado estuvo compuesto en la ocasión por los Arqtos. Manuel FERNÁNDEZ D., Héctor MARDONES R., Federico OHERENS y Simón PERELMAN ROTT.

⁸ El Arqto. Juan HONOLD D. ingresó como funcionario al MOP en 1953, y se desempeñó como Jefe del Plan Intercomunal de Santiago entre 1954 y 1960. Entre 1960 y 1965, fue Jefe del Departamento de Urbanismo y Vivienda de la Dirección de Arquitectura del MOP (Información en Archivo del Departamento de Urbanismo de la F.A.U. de la U. de Chile).

⁹ Prof. Arqto. Héctor MARDONES RESTAT, Presidente de la Unión Internacional de Arquitectos hacia fines de los años 1950.

¹⁰ Prof. Arqto. Luis MUÑOZ MALUSCHKA.

¹¹ Hacia 1953, la Facultad de Arquitectura tenía Cátedras y Talleres de Proyectos de Urbanismo en cada uno de los seis años de la Carrera, y especialización en Urbanismo para optar al Título de Arquitecto. Otras Cátedras relacionadas con el Planeamiento Urbano eran: Talleres de Proyectos de Arquitectura y Urbanismo; Sociología; Legislación; Economía; Organización; Biología; Instalaciones Sanitarias. / El estudio de los alumnos HONOLD, CORREA y MARTÍNEZ citado y también el de Juan PARROCHIA "Áreas Verdes en la Planificación", conteniendo un sistema de áreas verdes para Chile, fueron presentados en 1954, en la exposición "25 Años de la Enseñanza del Urbanismo en Chile" realizada en la Casa Central de nuestra Universidad.

¹² Cabe destacar que, en la época, no había aún en Chile un organismo encargado de la planificación regional; según la legislación de la época, el único organismo que podía tener atribuciones al respecto era la Corporación de Fomento de la Producción, CORFO.

¹³ Al recordar la definición del planificador territorial como "*el artista que plasma el paisaje cultural*", MUÑOZ indicó que lo más importante de la acción planificadora –después de haber concedido el plan de uso óptimo del suelo– es dar el emplazamiento adecuado a las obras e instalaciones humanas que definen y requieren este uso, ya sea económico o social. Esta última tarea había dado lugar a un nuevo capítulo de la Economía Política, denominado *Standort Lehre*, por su iniciador el economista Albert WEBER, hijo del famoso Max WEBER. El Congreso de las Ciencias del Suelo realizado en Londres en 1952, representó un hito al respecto, según MUÑOZ.

¹⁴ Extracto de prefacio de Luis MUÑOZ, en: PARROCHIA 1952.

¹⁵ En el marco de un convenio de intercambio de funcionarios técnicos expertos en Planificación Territorial,

entre los Ministerios de Obras Públicas de Chile y el Ministerio del Interior de Baja Sajonia, del cual Kurt BRÜNING era Asesor. Información referida por L. MUÑOZ en prefacio de: PARROCHIA, J., 1952, op. cit.

¹⁶ Institución creada en 1947, por refundación de otras instituciones precedentes, y presidida por Brüning como titular hasta 1959 y hasta su muerte como Presidente Honorífico. Información por gentileza del Dr. Klaus BECKER, desde Alemania, en enero de 1999.

¹⁷ Antecedente registrado en: MUÑOZ MALUSCHKA, L., y TRUPP WANNER, C., 1983, op. cit., y en correspondencia de R. OYARZUN a K. H. BRUNNER, Santiago, 30 de mayo de 1954.

¹⁸ Aparentemente, en esta visita hizo también BRÜNING una asesoría para establecer en Chile el cultivo más permanente de la remolacha azucarera, según nos ha informado el Arqto. Hernán RIVERA ALONSO, en mayo de 2002. La CORFO creó la Industria Azucarera Nacional, IANSA, en 1952. En Magdeburg, Alemania –lugar de nacimiento de BRÜNING– se cultiva la remolacha azucarera desde hace 150 años, continuándose en la actualidad esta labor con fines preferentemente científicos. En Magdeburg se encuentra hoy la industria azucarera más moderna del mundo (DW - TV Cable, agosto 2002).

¹⁹ El Dr. BRÜNING, es un personaje que no menciona la historia del Urbanismo chileno del siglo XX. Mediante colaboración solicitada por la autora a la A.R.L., de Hannover, Alemania, hemos conocido en mayor detalle esta personalidad. Su venida a Chile se produjo sólo un año antes que el Arqto. MUÑOZ se viera alejado de su cargo en el MOP Hemos encontrado al inicio de nuestro trabajo, su nombre, relevancia y logros, citados en: Memorandums e Informes de actividad, originales, firmados por L. MUÑOZ M., en su calidad de Profesor de la F.A.U. CH., o de Jefe de la Sección de Urbanismo de la Dirección de Arquitectura del MOP, Chile (Archivo D. Urbanismo F.A.U., U. CH.); en: cartas del Arqto. R. OYARZÚN a K. BRUNNER; en: carta de recomendación para J. PARROCHIA, arquitecto visitante en la *Akademie für Raumforschung und Landesplanung* de Hannover, firmada por L. MUÑOZ, Jefe de la Sección de Urbanismo del MOP en abril de 1953 –en virtud del convenio entre el MOP de Chile y el Ministerio del Interior de Baja Sajonia–, dirigida al Dr. K. BRÜNING (Archivo J. PARROCHIA B.); en: cuadernos de viaje 1953-57, manuscritos de J. PARROCHIA, inéditos, en su archivo; en: hoja de vida del mismo BRÜNING, (en Archivo de la *Akademie für Raumforschung und Landesplanung*, de Hannover); en: entrevista concedida a M.I. Pavez, por el Arqto. Hernán RIVERA A., en mayo de 2002.

²⁰ La nueva institución se creaba a partir de la fusión de la "Caja de Habitación Popular" (1936), y la "Corporación de Reconstrucción y Auxilio" (1939), y pasó a depender en sus relaciones administrativas del Ministerio de Obras Públicas.

²¹ En relación con este interesante y temprano último punto (en Párrafo II, Art. 5º letra 1, del DFL N°285, de 25 de julio de 1953 que crea la CORVI, publicada en Diario Oficial N°22.615, de 5 de agosto de 1953), la recopilación citada remite al lector a DFL N°13, de 13 de abril de 1953.

²² [Cita a Benjamín VICUÑA MACKENNA, *La Transformación de Santiago*, julio de 1872, Santiago, Impr. Librería del Mercurio, p. 18, y siguientes].

²³ Luego del alejamiento de MUÑOZ de la ex Sección de Urbanismo en 1953, Carlos TRUPP W. (Arquitecto, P. U. Católica de Chile, City Planner, Columbia University; simpatizante del P. Agrario Laborista, socio y sobrino político de MUÑOZ, f. en 1982), hizo gestiones para traer al geógrafo alemán Kurt BRÜNING a Chile nuevamente (1955), contando con la autorización del Consejo de Gabinete. Al mismo tiempo, el Arqto. R. OYARZÚN, Presidente del Instituto de Urbanismo había entregado al Rector de la U. de Chile, un estudio para crear en ella un "Centro de Planeamiento". Lo acompañó de 50 firmas de profesionales –incluida la de MUÑOZ–, del respaldo de cerca de 20 instituciones, y de la proposición de nueva contratación para el urbanista austríaco Arqto. Karl BRUNNER. Aun cuando OYARZÚN obtuvo una buena acogida, era su inquietud en 1954, que el Rector fuera "*gran amigo de los alemanes*", por cuanto ello podía significar una inclinación por expertos de esa nacionalidad –incluso por el mismo Dr. Kurt BRÜNING– (Antecedentes en carta de R. OYARZUN a K. BRUNNER, El Monte, Chile, 9 de mayo de 1955, con destino en Viena). La visita del Rector a diversas universidades europeas en mayo de 1955 produjo un solo convenio, con la Fundación Ibero-América de Hamburgo (información en UNIVERSIDAD DE CHILE, *Anales de la Universidad de Chile*, Año CXIII, N°100, 4ºTrim., 1955, p.205.). Por otra parte, a pesar de que Ingeniería tenía hacía años una cátedra de Planeamiento, esta no había encontrado profesores para iniciarla. Por ello, OYARZÚN pensó que en 1955 se podría contratar, de todas formas, al urbanista BRUNNER, para realizar un curso integral de Planeamiento y Urbanismo "con enfoque para ingenieros", pero su gestión no tuvo éxito. En cuanto a BRÜNING, aunque consta en sus hojas de vida en Hannover (información por gentileza del Dr. K. BECKER, desde Alemania, en enero de 1999) que este hizo una segunda visita a Chile en 1955, su nombre no fue registrado en las publicaciones de la época. Los hechos referidos se producían cuando el Instituto de Urbanismo sufría una paulatina pérdida de ambiente y presupuesto, el Urbanismo se había convertido en "*una plataforma apetecible*

y *comerciable*”, y el país mismo vivía la aguda crisis en sus finanzas acarreado el desconcierto general de carácter moral y cultural (información en carta de OYARZÚN, 1955, citada en esta nota).

²⁴ Por otra parte, Rodolfo OYARZÚN atribuyó también una cuota de responsabilidad en la salida de Luis MUÑOZ del Ministerio de Obras Públicas, a la acción del Arqto. Enrique GEBHARD –seguidor de las doctrinas de LE CORBUSIER–, segundo hombre en el nuevo Departamento de Planeamiento, siendo el Jefe Eduardo AGUIRRE.

²⁵ La “Dirección de Planeamiento”, fue recreada con el nombre de “Dirección de Planeamiento y Urbanismo”, con motivo de una nueva reestructuración del MOP, en 1964, en la que tuvo activa participación el Arqto. Juan PARROCHIA, quien llegó a ser su Director desde la primera mitad de los años 1960 y hasta 1973. Se contribuirá desde allí al traspaso de las atribuciones en materia de Transporte, desde el Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, al MOP, el que pasará a denominarse “Ministerio de Obras Públicas y Transportes” (Ley N°16.723, 1967), concentrándose así en un solo organismo la ejecución de obras de infraestructura del transporte de bienes y personas, y también la operación de los medios.

²⁶ En el mismo seminario, el Arqto. Jorge POBLETE pedía la revisión de sus objetivos y medios para actuar. El arquitecto economista y planificador (OEA) Luis VERA, recordaba, por su parte, que la metodología de la planificación regional es diferente de la nacional; en la primera, se trata de lograr el mejor uso de los recursos naturales, humanos, financieros, de capital social, tecnológicos, y en la segunda, las metas están en los sectores económicos.

²⁷ Esta división fue considerada, sin embargo, “provisoria”. No contamos con una explicación para ello.

²⁸ Esta modalidad determinó regiones muy diferentes a las actuales, que son más bien administrativas y no basadas sobre iguales criterios.

²⁹ Este espacio natural ha sufrido variadas acciones morfogénicas con resultados diversos. Tanto acciones como procesos tectónicos y climáticos ocurridos en el área cordillerana costera y especialmente en la andina, y en la propia depresión, han dejado, cada uno de ellos, su impronta morfológica en el área.

³⁰ Con motivo de la organización de este Seminario, el IVUP preparó la primera bibliografía existente sobre la ciudad de Santiago.

³¹ El Seminario organizado a comienzos de los años 1990, con el advenimiento de la nueva democracia, sólo fue la exposición de un proyecto de ordenamiento del MINVU para Santiago, donde incluso la participación de los asistentes se vio restringida. El despliegue de la ideología del libre mercado sin restricciones en el país, desvaneció en los hechos la posibilidad de aplicar el proyecto presentado, el que ha sido objeto de drásticos cambios, cuando no se ha soslayado sus proposiciones fundamentales, por el mismo MINVU, o por el MOP en el despliegue de la gestión por concesión de la vialidad fundamental.

³² En la Biblioteca de la "Facultad de Arquitectura" de la Universidad de Chile, se recibían revistas de urbanismo especialmente francesas y alemanas.

³³ La Comisión N°2, que trató este problema, recordó los beneficios que había tenido en Brasil, la “Operación Río de Janeiro”, en la cual los municipios interesados en el progreso del Gran Río de Janeiro, habían emprendido un plan de conjunto. La referencia a los aportes del profesional español Luis JORDANA DE POZAS, en el Congreso Iberoamericano de Municipios celebrado en Madrid en 1955, también fue oportuna. Coincidiendo con lo difundido por Luis MUÑOZ desde comienzos de 1930, sostenía JORDANA DE POZAS que la mancomunidad o federación voluntaria de municipios para tratar problemas comunes, era la más respetuosa para la autonomía local. Lamentablemente, sólo excepcionalmente se había dado en la realidad.

³⁴ Este capítulo corresponde a extractos revisados de la Tesis Doctoral (Pavez, 2006, UPM), citada en las Referencias (*Vid supra*).