

2.3. SEIS ENTREVISTAS A KARL H. BRUNNER EN CHILE 1929-1934



49

"EL PROBLEMA DE URBANIZAR A VALPARAISO TIENE CARACTERISTICAS PROPIAS QUE IMPIDEN SEGUIR LOS METODOS DE OTRAS CIUDADES". Así se expresó ayer el arquitecto austriaco señor K. H. Brunner, hablando sobre urbanismo aplicado a Chile, y a Valparaíso en particular. Su viaje al norte.

Informamos en nuestra anterior edición sobre la llegada a Valparaíso del asesor del Departamento de Arquitectura del Ministerio de Fomento, Dr. K. H. Brunner que, en comisión del Gobierno practicará una visita a las ciudades del norte del país, para estudiar su urbanización.

En la mañana de ayer, el señor Brunner, en compañía del Canciller del Consulado de Austria, señor Arnold Lewald, hizo una visita al alcalde de Viña del Mar, señor Gastón Hamel, quien lo invitó a recorrer la ciudad.

A mediodía, en el Royal Hotel, donde se hospeda el señor Brunner, se verificó una reunión íntima, durante la cual el distinguido arquitecto austriaco dio a conocer sus puntos de vista sobre los problemas de urbanización en general, y en particular sobre los problemas que afectan a las ciudades de Chile.

Se hallaban presentes en la reunión el arquitecto señor Agostino Bastiancig, el ingeniero del Departamento de Urbanización de la Municipalidad, señor José María de Artoia; el señor Italo Sasso, el Canciller del Consulado de Austria, señor Arnold Lewald, y algunos periodistas.

Urbanismo chileno. El señor Brunner, comenzó expresando que el problema de la urbanización de las ciudades chilenas difiere en absoluto de otras ciudades en otros países, de tal modo que bien puede hablarse de un "urbanismo chileno".

El problema chileno difiere ante todo del que se presenta en otros países, por cuanto en Chile no sólo debe atenderse a la línea, como en Buenos Aires y en Río de Janeiro, sino que también debe atenderse de un modo particular al tipo de las construcciones de acuerdo con la naturaleza del suelo, y la propensión a los movimientos sísmicos.

Lo que es el urbanismo. El modo de pensar moderno sobre el urbanismo—continuó el doctor Brunner en su amena charla— **contempla no sólo el estudio de la representación artística y de la estética, sino que también comprende el estudio de la parte económica y social de las construcciones.**

Ante todo—siguió— es preciso deslindar lo que es el urbanismo. Un particular puede hacer una casa y aun algunas obras exteriores de ella. Pero hay otras obras, como las vías de acceso, las calles, las plazas, que no pueden ser construidas por los particulares, y entonces debe actuar la comunidad para hacerse cargo de ellas. Eso es lo que se llama urbanismo, la dirección adecuada conforme a un plan prefijado, de todas esas obras que ejecuta la comunidad, ya sea representada por el Fisco o por la Municipalidad.

La cultura urbana de Chile. En general—dijo el señor Brunner— **puedo decir que en Chile existe un alto grado de cultura urbana. Los estudios técnicos se hallan muy bien dirigidos, y la Universidad forma profesionales de gran preparación y competencia. Como complemento de la obra educativa de la Universidad, propiciaré la formación de un Seminario de Urbanización.**

La acción de la prensa. Para efectuar cualquier programa de urbanización, las autoridades necesitan de la cooperación del gran público. No basta con los técnicos. Hay problemas que el urbanista solo no puede resolver. Y entonces es cuando la prensa juega su gran papel de educadora del pueblo, de modeladora de la conciencia urbana, por medio de la difusión de las ideas.

El viaje del doctor Brunner. Mi viaje a Valparaíso—continuó el señor Brunner— **no obedece a un fin determinado. Sólo estoy de paso para las ciudades del norte, a donde me dirigirá a bordo del "Ebro".**

Valparaíso cuenta con recursos propios y con un inteligente plan definido, de manera que no necesita de los servicios ajenos. Si he recorrido las obras que se ejecutan y he estudiado los planos, es más bien a título informativo.

La urbanización de las pequeñas ciudades. En el Departamento de Arquitectura—dijo el doctor Brunner— **existe una sección especial de urbanismo, de la cual soy asesor técnico, y que tiene por objeto resolver todos los problemas que se presentan en las pequeñas ciudades.**

Es un deseo de S.E. el Presidente de la República, que se preste toda la ayuda necesaria a las pequeñas ciudades que no disponen de los medios para iniciar estudios por su cuenta. Con este objeto funciona la sección urbanismo, a la cual todas las municipalidades pueden hacer las consultas que estimen convenientes.

El problema de Valparaíso. El problema de urbanización de Valparaíso es "sui generis", por cuanto el puerto presenta una escasa superficie plana y la ladera de los cerros no es continua, sino interrumpida por numerosas quebradas que los aíslan unos de otros.

En el sentido lógico de la urbanización, cada cerro debe constituir un centro. Pero esta forma de urbanizar sería costosa, de manera que la forma más práctica es la de buscar un buen medio de comunicación. En Valparaíso se ha encontrado en el camino de Cintura.

Las ciudades, para desarrollarse, necesitan del comercio que siempre busca las calles largas y anchas. Es preciso entonces dotar a los cerros de centros comerciales de aprovisionamiento para impulsar su desarrollo. En este sentido—terminó el señor Brunner— **el camino de Cintura será una gran arteria, y contribuirá de un modo eficiente a la urbanización de los cerros.**

Después de esta interesante disertación del señor Brunner sobre urbanismo y su aplicación a Chile, y en especial a Valparaíso, se siguió una animada charla, durante la cual los profesionales que se hallaban presentes cambiaron interesantes ideas con el distinguido arquitecto austriaco.

Fte.: El Mercurio, Valparaíso, 27 de noviembre de 1929.

LA SITUACION EN QUE HALLAN Y LAS EXPECTATIVAS QUE TIENEN LAS CIUDADES DEL NORTE DE CHILE. El doctor Karl H. Brunner, asesor técnico de la Sección Urbanismo del Ministerio de Fomento, no dio sus impresiones sobre su viaje al norte.

En la mañana de ayer, a bordo de la motonave "Santa María", de la Grace Line, regresó de su gira a las ciudades del norte el distinguido urbanista austriaco doctor Karl Brunner, asesor técnico de la Sección Urbanismo del Ministerio de Fomento.

Como se sabe, por nuestras oportunas informaciones, el doctor Brunner ha sido encargado por el Ministerio de Fomento de la tarea de visitar las distintas ciudades del país, con el objeto de que estudie sus plantas de edificación y caracteres generales proponiendo las medidas tendientes a mejorarlas, especialmente a aquellas ciudades que por su pequeñez no están en situación de costear el pago de estudios especiales.

Con el doctor Brunner. A bordo de la "Santa María" saludamos al doctor Brunner, y le pedimos nos diera su impresión sobre la gira que acaba de terminar. Galantemente accedió a ello el doctor, y luego enhebramos una interesante conversación.

Comenzó diciéndonos que había visitado primeramente el puerto de Arica, y en seguida había venido costear hacia el sur, deteniéndose en Iquique, Tocopilla, Antofagasta y Coquimbo.

—¿Qué opinión le mereció Arica?, le interrogamos.

Arica—respondió— es una hermosa ciudad, que se presta admirablemente para estación residencial de invierno, por su clima benigno. Sin embargo, es de hacer notar, y esto es de gran importancia, que allí faltan las bases para una vida independiente.

Ante todo—siguió— sería preciso dotarla de construcciones balnearias y otras atracciones, con el objeto de intensificar una corriente de turismo, especialmente de bolivianos, que por la situación del puerto, son los llamados a ser sus más asiduos concurrentes.

Otra cosa importante en Arica es el problema del agua, solucionado el cual sería muy fácil organizar jardines y otras plantaciones que hermosearían enormemente el puerto.

A la falta de agua, se agrega el exceso de polvo levantado por el viento, que molesta mucho. Esto se solucionaría, en parte, plantando el Morro racionalmente, pues está colocado en tal forma que recibe directamente los vientos del sur, y envía toda la arena sobre el pueblo.

Al hablar de Arica—nos dijo el doctor Brunner— no se puede dejar de alabar la labor del señor Serrano, el Gobernador que es un hombre de amplia visión y grandes iniciativas, y a quien se debe en gran parte el adelanto del más septentrional de los puertos chilenos.

Tocopilla e Iquique. Seguimos nuestra conversación, y de Arica pasamos a Tocopilla e Iquique.

Tocopilla—nos dijo el doctor Brunner— es por el momento una ciudad pequeña, pero tiene las bases para un desarrollo grande y, seguramente, tendrá un buen porvenir, pues las minas cercanas le permitirán llevar una próspera vida.

En cuanto a Iquique, se nota una depresión en el comercio y, en general, en todas sus actividades. La formación de grandes bloques salitreros, que impiden el desarrollo de los pequeños comerciantes, por cuanto ellos se abastecen de cuanto necesitan, ha sido un perjuicio para esta ciudad.

Antofagasta, hermosa ciudad. Hablamos en seguida de Antofagasta. El señor Brunner nos dice que es una de las mejores ciudades por la forma inteligente en que se ha desarrollado.

La estación marítima en frente de la ciudad—continúa— que se halla en proyecto, y próximamente se edificará, es una gran obra que hará mejorar enormemente la urbanización de ese puerto. Pero creo—nos agrega— que al proyecto podría hacerse algunas pequeñas modificaciones que lo harían ganar.

Coquimbo es insalubre. Después de darnos su opinión sobre Antofagasta, el señor Brunner nos habla de Coquimbo.

Este puerto—nos dice— se halla descuidado, después del terremoto que casi lo destruyó. Coquimbo es una ciudad insalubre y peligrosa para sus habitantes—continúa—. A mi llegada a Santiago, propondré una pequeña ordenanza que permita mejorar, aunque sea en parte, las condiciones higiénicas de este puerto.

Opinión general sobre el norte. Antes de terminar nuestra entrevista, pedimos al doctor Brunner que nos dé su opinión en líneas generales sobre las ciudades del norte.

En general—contesta— puedo decirles que en todas las ciudades del norte se ha trabajado mucho, y de acuerdo con planos inteligentes y metódicos, especialmente en obras portuarias. Lo que falta ahora es armonizar las obras portuarias, las obras ferroviarias y la edificación urbana, para que todas ellas se correspondan en cada ciudad.

Agradecemos sus interesantes declaraciones al doctor Brunner, que momentos más tarde desembarcó. Por el expreso de la tarde se dirigió a Santiago.

Fte.: El Mercurio, Santiago 13 de diciembre de 1929.

"ESTIMO INDISPENSABLE SUPRIMIR EL SECTOR DEL FERROCARRIL DE CIRCUNVALACION". El saneamiento de los barrios colindantes hacia el oriente, depende exclusivamente de la supresión de los pasos a nivel.

Tales son las declaraciones que nos formula el consejero técnico de la Dirección General de Obras Públicas, Prof. doctor K.H. Brunner.—Prolongación de la Avenida Portales hasta Brasil y Avenida Matta hasta el Parque Cousiño.—Acerca de la supresión de las estaciones Providencia, Ñuñoa y Santa Elena.—Otras interesantes observaciones del prestigioso urbanista.

En diversas oportunidades se ha hablado y discutido acerca de la necesidad que existe de suprimir la estación Providencia, a fin de aprovechar sus terrenos con fines de utilidad urbanística. Con el objeto de ofrecer a nuestros lectores una opinión autorizada sobre la materia, nos hemos entrevistado ayer con el consejero técnico de la Dirección

49. Valparaíso, calle Independencia desde Plaza Victoria, circa 1925. Foto: U.F., Archivo A. Bello, U. de Chile.

50. Valparaíso, circa 1940. Foto en: VIOLICH, Francis, *Cities of Latin America*, U.S.A., Ed. Reinhold Publishing Corporation, N. Y., 1944, foto ubicada entre p. 12 y p. 13.

51. El Morro de Arica, Chile, circa 1921, el cual Brunner proponía plantar para evitar en alguna medida, que el viento sur lanzara polvo sobre el poblado. Archivo Pavez Reyes.



General de Obras Públicas, profesor doctor K.H. Brunner, quien se sirvió suministrarnos muy interesantes datos sobre el particular :

Debo manifestarles —empezó diciéndonos el señor Brunner— **que, como urbanista, me es difícil dar una opinión sobre un problema local que guarda íntima relación con los problemas urbanísticos de la capital. La encuesta debería principiar por justificar la supresión o terminación adecuada del ferrocarril de circunvalación. Como esto nos llevaría demasiado lejos, me limitaré a manifestarles que estimo indispensable la supresión del sector del ferrocarril en cuestión. El saneamiento de los barrios colindantes hacia el oriente, tan valiosos por su ubicación, depende exclusivamente de la supresión de los pasos de nivel.**

—¿Qué cree usted conveniente hacer en tal caso?

Lo más indicado, a primera vista, parecería la construcción de una gran avenida, después de levantados los rieles. Pero al considerar que sólo a una cuadra de distancia está la importante Av. Vicuña Mackenna y por el otro costado la no menos importante Avenida Seminario, se ve que no hay ninguna necesidad de crear en dicho lugar una avenida de tránsito. El trazado de calles en ese sector sólo puede tener importancia como medio de acceso a las viviendas de ese sector y para contener las líneas del ferrocarril eléctrico a Puente Alto. Esto puede realizarse dividiendo el tráfico en la calle Villa María y General Bustamante en direcciones contrarias y unir las líneas frente a la Plaza Baquedano.

En vez de una amplia avenida de tránsito, el terreno en cuestión tendría, desde el punto de vista urbanístico, otro destino de mayor importancia como unión futura de los parques Forestal y Providencia, con el parque proyectado en el sur oriente de la ciudad. Por este motivo se prevé un paseo con doble fila de árboles, en cuyo frente deberán reservarse forzosamente terrenos para jardines, debiéndose retirar la edificación con este objeto de la línea fijada por el paseo. Este paseo sólo sería interrumpido por algunos monumentos colocados en su eje o algún edificio público, hasta la actual estación Nuñoa para seguir desde ahí hacia el sur. Este trazado correspondería a los conceptos contemporáneos del urbanismo, que pretenden unir los parques de la ciudad por medio de fajas arborizadas, de modo que de cualquiera parte de la ciudad se tenga acceso a sus parques a través de cómodos paseos.

—¿Qué otros trazados aconsejaría usted?

El mismo objeto tendría la prolongación de la Avenida Portales hasta la Avenida Brasil, por medio de la cual quedaría unido el parque de la Quinta Normal con las plantaciones de la Alameda a través de las avenidas nombradas. Otra unión, de finalidad parecida, sería la prolongación de la Avenida Matta como medio de comunicar entre el Parque Cousiño y la faja de verde proyectada a lo largo de los terrenos, disponible al suprimirse las estaciones Providencia, Nuñoa y Santa Elena.

La ubicación de un gran parque público hacia el oriente de la Estación Santa Elena, como yo lo he expresado en mi conferencia dada en el mes de noviembre en la Universidad, es necesaria, en vista del rápido crecimiento de la ciudad a fin de disponer, entre las futuras extensiones pobladas en los distritos de Maestranza y Nuñoa, de un parque de recreo que los tienen otros sectores de la ciudad en el Parque Cousiño, Quinta y Parque Forestal. —terminó diciéndonos el profesor doctor Brunner.

Fte.: El Diario Ilustrado, Santiago, 30 de marzo de 1930.

UNA LÍNEA SUBTERRÁNEA PARA TRANVÍAS DESCONGESTIONARIA EL TRANSITO DEL CENTRO. El Profesor Brunner expuso su proyecto de Ferrocarril Metropolitano y una solución de emergencia, usando los mismos tranvías que corren actualmente.

La necesidad de establecer una red ferroviaria subterránea con derivaciones sobre la tierra a todos los barrios extremos, indicó ayer el profesor Doctor K. H. Brunner, consejero técnico del Supremo Gobierno, en una conferencia dada en el Instituto de Ingenieros.

Este Ferrocarril Metropolitano debería tener dos líneas: una de oriente a poniente, en todo el largo de la Alameda, y otra de norte a sur, desde el Llano Subercaseaux por San Diego y Bandera, hasta Mapocho.

Esta última línea, según el doctor Brunner, debería modificarse en la siguiente forma: al llegar a la Alameda desde San Diego, la línea debería seguir paralela a la de la Alameda por un trecho hasta la Plaza de la Libertad, para subir hasta Compañía por Morandé. Allí, debería doblar hasta la Plaza de Armas, y seguir por Puente hasta Mapocho. Esta última solución ampliaría el radio de influencia del Metropolitano y, por consiguiente, ampliaría el centro.

La línea norte-sur se subdividiría en Mapocho en tres ramales no subterráneos: Avenida La Paz, Independencia y Recoleta. En el Llano Subercaseaux también tendría derivaciones hacia la Gran Avenida, San Joaquín, etc.

En cuanto a la línea de la Alameda, en Plaza Italia, se dividiría en una para Providencia, otra por Seminario a Macul y otra por la Diagonal Oriente.

En todo caso, todas estas terminales deberían tener líneas que las unieran con cada uno de los barrios extremos y alrededores, de modo que con esta red, teniendo sólo dos líneas subterráneas, estarían unidos prácticamente, con el centro de la ciudad todos los puntos de la periferia urbana.

Como este plan sería muy difícil realizarlo en su integridad, por ahora, el profesor Brunner propone la realización de una línea subterránea de la Alameda hasta Mapocho, con diversas rampas, en la cual se aprovecharían los mismos tranvías que actualmente hacen los recorridos existentes. Esta línea empezaría en la Alameda esquina de Morandé, seguiría hasta los Tribunales, Compañía, Plaza de Armas, Puente y Mapocho. Tendría rampas para que bajaran los carros en la Alameda, Mapocho y Tribunales.

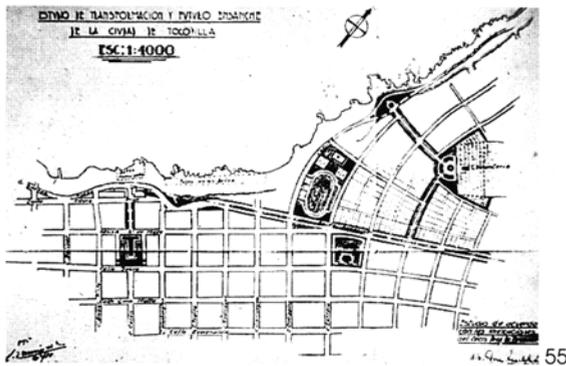
De este modo, por ejemplo, los tranvías 36 podrían tomar la nueva línea en la Alameda, reduciendo notablemente el tiempo de su recorrido hasta Mapocho, descongestionan-



52. Panorama de Arica, Chile, circa 1925. Brunner previó Arica como una "estación residencial de invierno", que serviría especialmente a la población boliviana. Archivo Pavez Reyes.

53. Plaza Colón de Arica, Chile, circa 1925. Brunner destacó la necesidad de dar solución al problema del agua, luego de lo cual se podría hermosear con jardines y otras plantaciones el puerto. Archivo Pavez Reyes.

54. Iquique, 1929, foto: K. Brunner. En: BRUNNER, Karl, "Moderne Pfahlbauten". Baugilde, Berlin, 1932. Jahrgang 14, Heft 21, p. 1039.



55. ESTUDIO DE TRANSFORMACIÓN Y FUTURO ENSANCHE DE LA CIUDAD DE TOCOPILLA - ESTUDIO DE ACUERDO CON LAS INDICACIONES DEL TECNICO PROF. DR. BRUNNER. Plano firmado por Luis Muñoz M. Dibujo: A. Riedel. Archivo D. Urbanismo, F.A.U. U. de Chile.



56. Vista de Tocopilla, Chile, hacia el nor-oriente, circa 1943. Destacan las calles 21 de Mayo y Sucre. Al fondo, el cementerio y, como remate de la calle Sucre, nuevas poblaciones obreras. Archivo Pavez Reyes.



57. Vista de Tocopilla, Chile, hacia el océano Pacífico, circa 1943. Se observa la plaza, aproximadamente en el eje de la zona de "Baños Municipales". Archivo Pavez Reyes.

do el centro. Igualmente usarían esta vía los tranvías que van hacia Mapocho desde los barrios Oriente y Poniente. El señor Brunner calcula el costo de esta obra en alrededor de ocho millones de pesos, y la estima reproductiva, por lo que cree oportuna su iniciación casi inmediata.

La conferencia del profesor Brunner fue acompañada con proyecciones luminosas en que demostró su proyecto y sus numerosas variantes, e, igualmente, los Metropolitanos construidos en las capitales europeas y norteamericanas.

Fte.: El Diario Ilustrado, 18 de noviembre de 1931.

ENORMES PROGRESOS URBANOS HA HECHO SANTIAGO EN LOS CUATRO ÚLTIMOS AÑOS, NOS DICE EL DR. KARL H. BRUNNER. Necesario formar una sola ciudad con todas las comunas. -Debe construirse una vía que descongestione el tráfico de norte a sur.- Inconvenientes graves tienen los altos rascacielos en una ciudad.

Después de cuatro años de ausencia, se encuentra de nuevo entre nosotros el doctor Karl H. Brunner, arquitecto e ingeniero civil austriaco, que se ha hecho famoso en todo el mundo por sus modernas teorías y realizaciones urbanísticas.

Nos ha concedido una hora de charla sobre nuestra ciudad cuyo progreso, confort, higiene y simpatía interesan vitalmente a sus 600 mil habitantes, no sólo en sus viviendas y propiedades, sino también, en sus calles y plazas, parques y jardines.

Santiago, una ciudad completamente modernizada.

Después de haber visitado todas las grandes capitales de América Latina con excepción de dos o tres, puedo declararles -nos dice el doctor Brunner- que Santiago es no sólo la ciudad más característica, por su topografía y su edificación, sino también una de las más modernizadas de América del Sur. Tiene aspectos esta ciudad, que la hacen única.

En primer lugar, la Alameda de las Delicias, arteria que la atraviesa totalmente, es uno de los paseos más bellos de América.

En seguida, los cerros como Santa Lucía, San Cristóbal y otros, son adornos naturales de que pocas ciudades en el mundo pueden enorgullecerse. Al contrario de lo que sucede acá, donde el interés de la ciudad reside en hermosear los cerros transformándolos en parques, en Río de Janeiro, que es la única que tal vez supera a Santiago en belleza natural, se tiende a suprimirlos para ganar terreno.

Otra característica única de Santiago, es su moderna edificación fomentada por el gobierno, los Bancos y las Cajas de Previsión Social que al ayudar al obrero y al empleado y a las grandes compañías, están construyendo el porvenir de la capital.

Finalmente, el radio central, la "city" santiaguina tiene calles bastante anchas -18 metros generalmente- que permiten una adecuada movilización de vehículos y peatones. En Río de Janeiro hay calles tan estrechas que los autos deben estacionarse sobre las veredas para dar pasadas a los vehículos y avanzar en una sola fila. Igual error de construcción se ha cometido en Lima y en Bogotá. Se ha olvidado allí que por cada piso adicional de los edificios aumenta proporcionalmente el número de autos y peatones alrededor de las construcciones altas.

Falta una calle o avenida norte-sur.

-¿Podría señalarnos algunas deficiencias importantes?

Lo que a mi juicio haría de Santiago una ciudad "non plus ultra" en urbanismo, sería la construcción de una arteria norte-sur de bastante capacidad para que se haga con facilidad todo el enorme tráfico en ese sentido. Actualmente, la Alameda y otras calles de oriente a poniente son suficientes para contener el tráfico en una dirección, pero de norte a sur se sigue produciendo, a ciertas horas del día, graves congestionamientos que se irán haciendo cada día mayor.

No creo en la posibilidad de expropiar y ensanchar convenientemente una calle central, como Bandera o Estado, porque eso costaría demasiado dinero. Me parece que una solución adecuada se encontraría en el ensanche de una vía más al poniente como la de San Martín, Amundéguí, conectada con el barrio ultra Mapocho por un paso a nivel sobre el río y el ferrocarril.

Otra necesidad es la construcción de diagonales que pongan en contacto rápido a las comunas con el centro de la ciudad. Recomendé en mis estudios la construcción de las siguientes:

La Diagonal Poniente que partiendo desde la Plaza Libertad llegara hasta el Parque Cousiño; la Diagonal Oriente, que conecta la misma plaza con el cruce de Avenida Vicuña Mackenna con Diez de Julio e Irarrázaval, y una tercera, que por el momento interesa exclusivamente a la comuna de Ñuñoa y que partiendo desde la Plaza Italia llegaría hasta la Plazuela de los Guindos. Esta última debe estudiarse, considerando que Santiago y Ñuñoa deben ser una sola y misma avenida urbana.

La construcción de diagonales centrales no es conveniente. En Buenos Aires, la Avenida Roque Sanes Peña que parte de la Plaza de Mayo llega hasta la Plaza Lavalle en vez de descongestionar el tránsito lo ha aumenado en forma considerable. Por eso, la idea de unir la Plaza norte de la Alameda con la Plaza de Armas, no la creo aceptable.

Debe formarse el "Gran Santiago".

-¿Qué idea básica debe tenerse presente para estudiar la transformación definitiva de Santiago?

La regulación y la transformación definitiva de Santiago, debe hacerse en relación al futuro de la ciudad, que estimo tendrá en 1960 alrededor de un millón de habitantes. Considero incluida en ese millón la población que tendrán en esa época las comunas de Santiago, Quinta Normal, San Miguel, Ñuñoa y Providencia, y que por sus intereses y futuro desarrollo deben unirse para formar la verdadera ciudad de Santiago.

Actualmente esa unidad políticamente no existe, pero sociológica y topográficamente las comunas nombradas forman parte de Santiago como barrios residenciales de sus obreros, empleados y familias que envían a sus hijos a los colegios situados en el centro.

Por esto estimo, que la formación del "Gran Santiago" debe decretarse como una base para estudiar el futuro engrandecimiento de la capital en forma armónica.

-¿Y en cuanto a parques y jardines?

Santiago necesita un parque, un gran parque nacional como el que ha habilitado la ciudad de Bogotá al pie de los Andes, en una extensión de 15 kilómetros. Se profundizó una quebrada y se habilitó un hermoso parque natural. Actualmente es tan visitado, especialmente los días Domingo y festivos, que los caraqueños (sic) se preguntan ¿Cómo pudimos vivir antes sin este parque?

El San Cristóbal puede en Santiago llegar a ser un gran parque si se le transforma según los proyectos elaborados por el arquitecto don Oscar Prager. El cerro cerca del Parque Providencia, tiene ventajas especiales de movilización, y hermosos panoramas, buen aire, árboles y agua.

Los cerros Blanco y Vitacura pueden también convertirse en parques secundarios. La transformación del cerro Blanco es indispensable. En mis estudios anteriores proyecté allí la construcción de un restaurante y otras obras de ornato que harían del cerro uno de los paseos más hermosos de Santiago, por su espléndida vista hacia la ciudad y la cordillera.

Mejoramiento del Parque Cousiño.

Necesaria es también la ampliación de los jardines del Parque Cousiño hacia los sectores norte, oriente y poniente que me parecen tanto descuidados, y sin la belleza que tiene la parte sur con su laguna, sus jardines y sus adornos de toda especie.

-¿Considera usted conveniente la transformación de la elipse?

No, toda gran ciudad necesita un campo como ése para sus manifestaciones sociales o cívicas. La elipse, fácilmente accesible al público, debe conservarse tal como está.

Arboles y alturas de los edificios.

-¿Faltan árboles en Santiago?

Sin duda. Todo lo que se haga por aumentar el número de árboles redundará en beneficio de la belleza, higiene y salud de la ciudad. Mucho se ha hecho ya, pero queda mucho por hacer.

-¿Y en cuanto a la altura de los edificios?

Convenría reducirla un poco. Existe una relación teórica, pero precisa entre el ancho de las calles y el número de pisos de los edificios, del tal modo que con un aumento de éstos, debe aumentarse en igual forma el ancho de las calles para descongestionar el tránsito. Si el centro de Santiago no se ha congestionado aún es porque la anchura de la calle basta para las necesidades actuales, pero si se continúa la construcción de grandes casas, de departamentos y de (...) sin duda los problemas que antes Santiago ya conoció, volverán a repetirse haciéndose necesario otra vez el ensanche de las calles, lo que sería, por otra parte, sumamente difícil.

Las Plazas del Barrio Cívico. Interrogamos al Dr. Brunner de las discusiones sobre el Barrio Cívico y la construcción de las plazas norte y sur. Sobre el particular nos dice que está preparando un informe que acometerá en breve a las autoridades respectivas. Nos adelantó que expresaría que en sus detalles la terminación de las plazas deben ser la obra de arquitectos nacionales, a quienes considera ampliamente capacitados no sólo para resolver el problema en conjunto, sino para darle una hermosa e insuperable realidad.

-¿Qué le han parecido los nuevos rascacielos, Dr.?

Ofreceré al público una charla sobre los rascacielos a fin de exponer las tendencias que se notan en Nueva York y otras ciudades norteamericanas con respecto a este tipo de construcción. Puedo declararles desde luego que el rascacielos como tipo de construcción urbana, está siendo abandonado. Un grupo de rascacielos convenientemente localizados hermosean una ciudad, pero distribuidos a gusto del consumidor, son totalmente inaceptables. Presentan además grandes dificultades desde el punto de vista de la higiene y del tránsito, y encarecen la propiedad en forma artificial y desmedida.

-¿Y las nuevas poblaciones de los alrededores de Santiago?

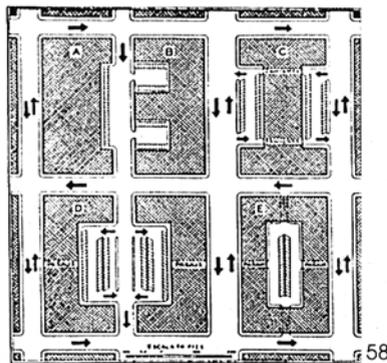
En sí mismas me parecen magníficas, pero en relación con la ciudad, más de una observación habría que hacerles. Desde luego creo que se han construido demasiado lejos del centro, despreciándose terrenos ya urbanizados e higienizados para empezar a construir en verdaderos potreros, lejos de todo medio de movilización, lo que ha obligado a las municipalidades a incurrir en ingentes gastos para mejorar calles e instalar nuevos servicios.

-¿Y en cuanto a la destrucción (...) tal vez, pero (...) es recuerdos y tradiciones?

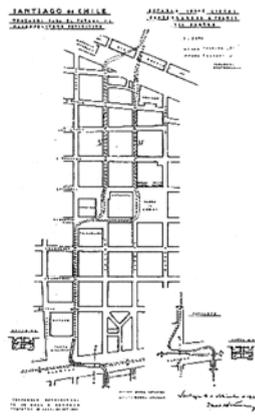
Toda ciudad bella debe respetar sus monumentos históricos. Su destrucción es vandálica cuando se trata de obras de verdadero valor. Sin embargo, me parece que en Santiago quedan pocas construcciones realmente antiguas. Hubo hace alrededor de 40 años, si mal no recuerdo, una fiebre de construcciones que facilitada con el dinero que produjo el salitre, casi terminó con la casa colonial. Esa fiebre se repite hoy día para modernizar lo que estaba generalmente inservible.

La tendencia moderna de utilizar el departamento como una casa común responde a verdaderas necesidades. El hombre de hoy necesita su tiempo para sus negocios, para ampliar sus conocimientos, su cultura o entretenerse, y eso le permite el departamento, al suprimir el cuidado de la casa aislada que requería infinitas preocupaciones.

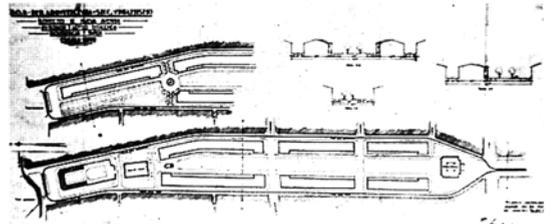
El interés por construir, junto con la verdadera preocupación que se nota en los círculos científicos y en la prensa misma, son una verdadera esperanza de que Santiago será en breve la más moderna y bella capital de la América del Sur. Los temblores, la falta de material de construcción fabricado en el país, la lejanía de los grandes centros culturales, etc.,



58



59



60

58. Uso del suelo al interior de las manzanas, propuesto por Brunner. Ejemplo esquemático de uso de suelo en estacionamientos de vehículos. En: BRUNNER, Karl H., 1955, op.cit., p. 155.
 59. SANTIAGO DE CHILE. TRAZADOS PARA EL FUTURO F.C. METROPOLITANO DEFINITIVO. ESTUDIO SOBRE LINEAS SUBTERRANEAS A TRAVES DEL CENTRO. K. BRUNNER. EN: BRUNNER, K. H., 1955, op.cit., p. 111, (ilustración que acompaña también la publicación de entrevista citada).
 60. Proyecto de nueva Avenida, supresión y loteo Estaciones Providencia y Nuñoa - Estudio confeccionado de acuerdo con las indicaciones del técnico Prof. Dr. Brunner. S. Urbanismo, D. Arquitectura, D.O.P. Foto: U. F., Archivo A. Bello, U. de Chile. Ilustración que acompaña también entrevista a Brunner titulada: "Estimo indispensable suprimir el sector del ferrocarril de circunvalación", en: *El Diario Ilustrado* de 30 de marzo de 1930, p. 23.



61

son para Santiago verdaderas trabas en su progreso. Pero si juzgando por lo hecho podemos imaginar el futuro, estoy seguro que nada detendrá a esta capital en su paso seguro y rápido hacia la perfección.

—¿Existe, urbanísticamente (sic) hablando, una ciudad perfecta?

No, rotundamente no, en ninguna parte del mundo, ni parece que la habrá jamás. La ciudad perfecta depende del paisaje, de la tradición señalada por sus monumentos y obras históricas, de la adaptación al medio topográfico, de las clases y tipos de sus habitaciones, del tránsito, la higiene, el "zoning", etc., etc., que hacen que sea imposible construir una ciudad perfecta o transformar en perfecta y moderna una antigua, termina diciéndonos el Dr. Brunner, quien permanecerá un año entre nosotros especialmente contratado por la Municipalidad para continuar los estudios urbanísticos que iniciara hace cuatro años.

Fte.: *El Diario Ilustrado*, Santiago, 29 de agosto de 1934.

"SI SE OBSERVAN CIERTAS DISPOSICIONES, SANTIAGO CONSTITUIRA UNA DE LAS CIUDADES MAS BELLAS DEL MUNDO", dice a "El Mercurio" el célebre urbanista vienés doctor Karl H. Brunner, al comentar la nueva Ordenanza Municipal sobre construcciones.

Sus Disposiciones. Nuestra información acerca de la aprobación por la Junta de Vecinos de Santiago, del proyecto de reglamento de alturas de fachadas y edificios, llamó justamente la atención de los técnicos e interesados en este problema que, de suyo, es uno de los que afecta más de cerca a nuestra vida económica, ya que la construcción es un aporte de importancia para el desarrollo de nuestras actividades industriales y comerciales.

La circunstancia de no haberse anunciado antes por la prensa el estudio de este proyecto, debido en principal parte al urbanista vienés Dr. Karl H. Brunner, contratado para tal objeto, dio origen, como es natural, a diversos comentarios e incertidumbres que hemos querido precisar, escuchando la opinión autorizada, al respecto, del propio señor Brunner.



62



63

El Centro Comercial. Ha sido dividido en dos sectores que, aproximadamente, comprenden los siguientes límites:

I. Desde Alameda a Plaza de Armas y de San Antonio a Morandé. Altura máxima conforme a la antigua Ordenanza, o sea, 1 1/2 del ancho de la calle.

II. Desde Catedral a Balmaceda y de San Antonio a Morandé. Altura máxima 18 metros con piso adicional retirado, hasta 20 metros.

El Barrio Cívico. Por existir un Decreto Supremo a este respecto, el N° 3279, de 10 de julio del presente año, la Municipalidad no ha innovado nada sobre las construcciones que se levantarán en esta parte de la ciudad.

El Resto de la Comuna. Por ser la finalidad de este reglamento el organizar la edificación dentro de alturas convenientes y principios generales comunes, regirán para el resto de la ciudad mientras se dicta el reglamento al respecto, a base del Plano Regulador, las siguientes alturas, según sea la actual edificación, correspondiente: donde es de 1 a 2 y de 3 a 4 pisos, 8 y 12 metros de alto, respectivamente. En casos especiales hasta 20 metros.

La Urbanización, la Economía y la Higiene.

Es necesario —nos agrega el señor Brunner— que el público conozca que la urbanización tiene causas aún más importantes que la estética. La higiene y la economía, por ejemplo, recomiendan a las autoridades edilicias la dictación de reglamentos u ordenanzas siempre que las circunstancias le permitan.

La capacidad financiera de la economía de una ciudad hace imposible el uniformar su edificación a la altura que lo hacen sólo algunos, que dedican sus construcciones a la renta, observando la mayoría de sus habitantes, la tradición y las costumbres, lo que los lleva a conservar sus construcciones.

Por otra parte, el tránsito aumenta apreciablemente en una calle en proporción al número de pisos de sus edificios, ya que, a mayor número de habitaciones, habrá mayor número de individuos, tranvías y vehículos que le den el acceso a ellos.

Además, la asoleación constituye otro punto que es necesario tener presente en la edificación. Una construcción alta mejora sus propios medios de luz y sol, pero perjudica al vecindario que conserva sus antiguas viviendas. Una construcción baja, que quede al lado sur de una alta, no tendrá sol durante todo el invierno.

Termina el señor Brunner diciéndonos, al retirarnos:

No olviden que el reglamento aprobado por la Junta de Vecinos de Santiago, considera los casos especiales en que, por causas excepcionales, haya que construir a mayor altura que la permitida.

Fte.: *El Mercurio*, Santiago 18 de octubre de 1934. ■

61. Vista hacia el sur de Santiago, con el cerro Santa Lucía, circa 1930. Foto: U. F., Archivo A. Bello, U. de Chile.

62. Cerro Santa Lucía y Plaza Vicuña Mackenna de Santiago, circa 1925. Foto: U.F., Archivo A. Bello, U. de Chile.

63. Parque Cousiño de Santiago, circa 1925, hoy Parque O'Higgins. Vista de la sección sur, con la laguna, jardines y adornos diversos, que Brunner proponía ampliar hacia el norte, oriente y poniente. Archivo Pavez Reyes.