

EXPONENTES ELOCUENTES DE LA ARQUITECTURA MODERNA Y FUNCIONAL: LOS EDIFICIOS DE ESTACIONAMIENTOS EN SANTIAGO CENTRO

[ELOQUENT MODELS OF MODERN AND FUNCTIONAL ARCHITECTURE: THE PARKING LOT BUILDINGS OF DOWNTOWN SANTIAGO]

RODRIGO VERA

Profesor e investigador · Universidad Diego Portales
Facultad de Arquitectura, Arte y Diseño
Escuela de Diseño
Santiago, Chile

El trabajo que a continuación se presenta está inserto en la investigación de tesis doctoral denominada “Una modernidad que se construye a sí misma. Cultura material y dimensión simbólica en la construcción de espacios habitables en Chile”, que abarca el periodo 1962-1972. La elección de este marco temporal está regida por el archivo; se trata del análisis exhaustivo del corpus de fuentes constituido por la *Revista de la Construcción* y la revista *AUCA*. La primera publicación era el órgano oficial de la Cámara Chilena de la Construcción y circuló entre los años 1962 y 1972; la segunda (sigla de Arquitectura, Urbanismo, Construcción y Arte) apareció en 1965 y dejó de circular en 1986.

La metodología busca crear una matriz de análisis multidisciplinar conformada por múltiples herramientas que derivan de la historia cultural, la semiótica, la mediología, etc., para aportar al campo de la historia de la cultura material, enfatizando el interés en la arquitectura y el diseño.

Muchos procesos en relación al tema central del estudio trascienden del marco temporal definido, tienen desarrollos particulares cuyos orígenes se pueden rastrear desde los primeros albores de la llegada de la arquitectura moderna a nuestro país, e incluso proyectarse hasta nuestros días. Desde el punto de vista de la investigación, la metodología tradicional presentaría la tentación de rastrear esos indicios y construir el relato historiográfico que levante un discurso respecto a la temática propuesta. Sin embargo, la intención general del estudio es indagar desde el archivo las posibles relaciones entre los discursos y las imágenes que se pueden establecer en la interrogación y examen profundo de las publicaciones; un análisis de las estructuras al interior de determinada temporalidad señalada por el archivo, que permita ordenar y jerarquizar los temas más recurrentes con la finalidad de analizarlos a la luz de la matriz antes descrita. La importancia de estas publicaciones se examina en el desarrollo de la cultura material del periodo en relación a espacios habitables, al mismo tiempo que se crea un modelo investigativo que inserta determinados procesos de la arquitectura y el diseño en una trama de sentido histórico.

Dentro de esta generalidad emergen particularidades que permiten complementar el estudio de la arquitectura del movimiento moderno en Chile. Uno de estos casos corresponde a la construcción de los edificios de estacionamientos del centro de Santiago, reflejo de

una verdadera irrupción de modernidad hacia los años sesenta. Esta condición irruptiva está validada por el rápido desarrollo de este tipo de construcciones, antecedido por los debates previos sobre el uso del suelo y la proliferación de las playas de estacionamiento, hasta la materialización de modernas construcciones que eran presentadas como “exponentes elocuentes de la arquitectura moderna y funcional”, cita que da el título a esta publicación.

Se debe reconocer que este es un estudio con varias contrapartes (técnicas, urbanísticas, económicas), pero la propuesta va dirigida a la importancia de abordarlo desde el archivo, justificado en la búsqueda de lo que el historiador francés Roger Chartier propone como *representación de mundo*, basado en el análisis exhaustivo del documento, la utilización de las imágenes, el uso de adjetivos para presentar los edificios, la novedad de los materiales implicados en su construcción y la manera en que esto configuraba un imaginario moderno que no se limitaba solamente a la obra como materialidad.

Paralelo al texto, la investigación permite la articulación de un relato visual que comprende tres instantes. Los dos primeros corresponden a imágenes de archivo que ilustran el devenir del problema: el registro visual de las playas de estacionamiento y posteriormente la construcción de edificios para ese fin. El tercero, una mirada contemporánea a las construcciones que se convirtieron en solución, destacando elementos formales y enfatizando características comunes como el uso de revestimientos cerámicos o vítreos, así como también el uso de elementos prefabricados para las fachadas.

ANTECEDENTES AL PROBLEMA

Las primeras referencias a la disposición vertical de los automóviles estaban animadas por un carácter futurista, anhelante de una urbe industrializada, como se desprende de la siguiente cita de los años treinta en alusión a un edificio de varios pisos ubicado en París, destinado a la venta de vehículos:

Para dar cierta macidez a esta fachada voluntariamente muy vacía, el cristal se encuentra apuntalado por dos *bow-windows* casi plenos. Esta fachada que se avvicina con la de Mallet-Stevens cambia completamente el aspecto de esa calle otrora tan chata y tan triste. Hay en este rincón un pequeño sabor de ciudad futura, un decorado para alguna *Metrópolis* viviendo bajo el signo de la mecánica.¹

Resumen: El presente artículo indaga en el archivo constituido por dos revistas de construcción y arquitectura de la década de los sesenta, la génesis y desarrollo de la construcción de edificios de estacionamientos en el centro de Santiago.

Desde la discusión sobre los sitios eriazos utilizados como playas de estacionamiento, hasta la materialización de edificios que mediante sus elementos estructurales y formales impulsaban y promovían el sentido de modernidad. Este desarrollo diacrónico, fue ampliamente difundido por las publicaciones de la época que hoy constituyen el archivo, recogido en artículos, fotografías y avisos publicitarios de los materiales empleados (revestimientos cerámicos, mosaico vítreo, placas metálicas, etc.), lo que hoy permite una lectura que no solo caracteriza un determinado periodo de la arquitectura moderna en Chile sino que también la representación de mundo moderno de una sociedad en vísperas de grandes cambios.

Palabras clave: arquitectura moderna, estacionamientos, revestimiento, Santiago, historia cultural.

Abstract: This article looks into the archive made up of two construction and architecture digests of the sixties, the origin and development of the construction of parking lot buildings in Downtown Santiago.

From the debate relating to empty lots used as parking lots, to the fruition of buildings that through their structural and formal elements encouraged and promoted the sense of modernity. This diachronic development was widely publicized by publications of the day that nowadays make up archives, constituting articles, pictures and advertising of the building materials used (ceramic tiling, glass mosaic, metal plates, etc.), which allowed an interpretation that not only characterizes a determined period in modern Chilean architecture but also the representation of modern world of a society on the verge of major changes.

Key words: modern architecture, parking, tiling, Santiago, cultural history.

Cerca de aquellos años, el arquitecto Jorge Aguirre Silva presentaba su proyecto de título denominado “El palacio de la velocidad”, trabajo inscrito dentro de la llamada arquitectura fantástica, que consistía en un edificio a modo de autódromo inserto en una utópica ciudad mecánica, demandada por el avance tecnológico iniciado por la Revolución Industrial que, en palabras del autor del proyecto:

(...) se extendería en forma explosiva con las teorías de Henry Ford, tendría un avance portentoso que requeriría urgentemente la creación de una ciudad mecánica.²

Estos ejemplos sirven de antecedente a la relación entre la arquitectura y el automóvil, reflejando las aspiraciones de la primera etapa del movimiento moderno en nuestro país, en la búsqueda recurrente de una expresión de modernidad por medio de las referencias a la industria y sus productos, así como también a la técnica y la velocidad.

Muchas de las inquietudes discutidas por los primeros exponentes del movimiento moderno en Chile se vieron materializadas tres décadas después, una vez superado el lenguaje más estricto del racionalismo imperante en la primera mitad del siglo xx, desarrollando a partir de los años sesenta una arquitectura que se iba a caracterizar por la introducción de nuevos materiales y tecnologías que permitirían la rápida proliferación de los edificios de estacionamientos como solución al problema del aumento del parque vehicular de Santiago y la concentración de los servicios en la zona céntrica de la capital.



Ambas imágenes: Sitio eriazo utilizado como playa de estacionamiento. Revista de la Construcción número 5, octubre de 1962, pág. 16.



Portada de la *Revista de la Construcción* número 10, marzo de 1963.



Playa de estacionamiento en la esquina de Teatinos con Catedral. *Revista de la Construcción* número 5, octubre de 1962, pág. 16.

DE LOS SITIOS ERIAZOS A LOS EDIFICIOS

A manera de antecedente directo, la primera playa de estacionamientos se instaló en 1950 en la Alameda, entre Estado y Ahumada. Un reglamento de junio de 1953 autorizó la utilización de sitios eriazos con esta finalidad, sin reglamentar su número. Ante la explosiva irrupción de este lucrativo negocio,³ en abril de 1962, según el acuerdo municipal n° 772, se suspendió la concesión de permisos.

Para entonces, el único edificio de estacionamientos que funcionaba, era el Sol de Chile, que constaba con salidas a Huérfanos y Agustinas a la altura del 1300, con capacidad para 300 automóviles, lo que según datos entregados, implicaba solo el 3,2% de la demanda del servicio.

En la revisión del archivo, uno de los primeros llamados de atención del problema, aparece en la *Revista de la Construcción* n°5, de octubre de 1962, en un artículo titulado “El área céntrica de Santiago pierde atracción”.

El texto entregaba un claro diagnóstico de la situación: el deterioro del centro de Santiago y la pérdida del valor del suelo por la proliferación de sitios eriazos utilizados como playas de estacionamiento.

Luego de una serie de diatribas que apuntaban al exceso de sitios eriazos, la discusión era concluyente: se estaba frente a un escenario de crisis en el centro de la capital; la zona céntrica de Santiago se encontraba en un creciente deterioro generado por la falta de renovación urbana y el escaso mantenimiento de muchos edificios que terminaban convertidos en rentables playas de estacionamiento. Como consecuencia, se había generado la migración de gran parte de la población desde el centro de Santiago hacia zonas periféricas. Sin referencia a citas, se estimaba un flujo diario de 300.000 personas y catorce playas de estacionamiento que ocupaban una superficie de 16.000 m², distribuidas en la zona formada por Alameda, Santo Domingo, Mac-Iver y Teatinos. Otras cifras ayudaban a ilustrar la situación: “Se calcula que en el área central metropolitana se estacionan 9.353 vehículos, de los cuales 6.699 (el 71,5%) lo hacen en calles y plazas y 2.654 (el 28,5%) en playas”.

Con la misma claridad del diagnóstico de la crisis, la solución –que debía ser resuelta por la Municipalidad o por la iniciativa privada– parecía lógica. Según los cálculos, la demanda de la época requería de 30 edificios de estacionamientos que ocuparían tres

hectáreas, disminuyendo de manera considerable la superficie utilizada para esos fines.

Los sitios eriazos eran rotulados como verdaderas *caries*, *feos lunares*, *vicio urbanístico* e incluso como un “verdadero cáncer que corroe la estructura arquitectónica de esa zona de la metrópolis”, en referencia al interior del centro de Santiago.

Si bien la razón lógica de su proliferación se debía al aumento del parque vehicular de la capital en inversa proporción con los lugares destinados a estacionamiento, según los especialistas existían razones más específicas.

Se consideraba que una de las primeras causas de este problema era el Plan Regulador vigente en aquellos años (que databa de 1939). La única normativa para el problema de los estacionamientos consistía en la obligatoriedad de disponer de un estacionamiento para vehículo por cada trescientos metros cuadrados edificados. Sin embargo, esta norma no se había cumplido debido a la incapacidad técnica de construir estacionamientos subterráneos, sumada al deterioro del valor comercial del centro al llenar las calles de entradas de automóviles.

En marzo de 1963, Juan Astica, arquitecto asesor del Plan General Urbano de la comuna de Santiago, señalaba que las playas se generaban por una serie de razones, entre las que destacaban la falta de demanda por oficinas, como también la carencia de un comercio a gran escala. Ambas circunstancias conducían a una falta de renovación de los edificios, cuyos dueños, para aprovechar el terreno de emplazamiento, muchas veces preferían demolerlos para utilizarlos como playas de estacionamiento. Hacia esa fecha, se advertía la imposibilidad de suprimir las playas, por cuanto se agravaría la congestión vehicular.

Fernando Silva, uno de los encargados del mismo plan, y Sergio Armstrong, del Departamento de Urbanismo de la Dirección de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas (MOP), sumaban argumentos a lo que consideraban una solución a largo plazo:

1. Como medida inmediata, aplicación de un impuesto progresivo a los sitios eriazos.
2. Designación de una comisión especial que se dedicará al tema económico.



Paneles de hormigón prefabricado revestidos en mosaico vítreo para la fachada del edificio Lido. *Revista de la Construcción* número 36, mayo de 1965, pág. 65.



Fachada del Edificio Lido.

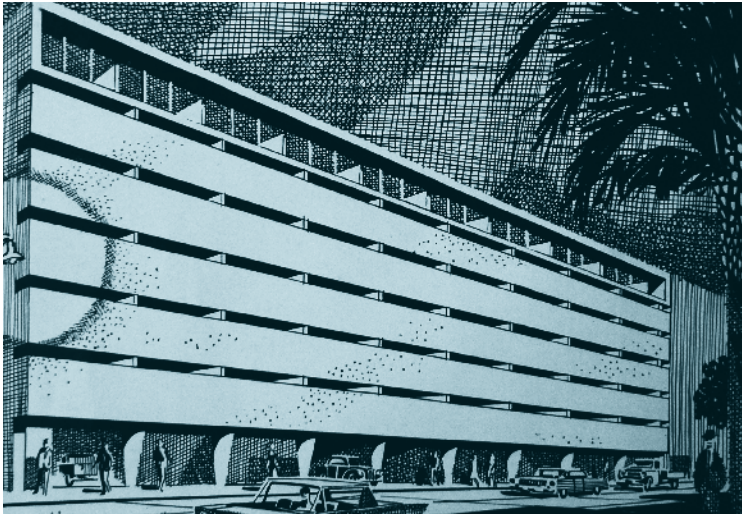


Ilustración del edificio de estacionamientos Moneda. Publicidad de ACMA. *Revista de la Construcción* número 20, enero de 1964.



Edificio de estacionamientos Moneda en la actualidad.

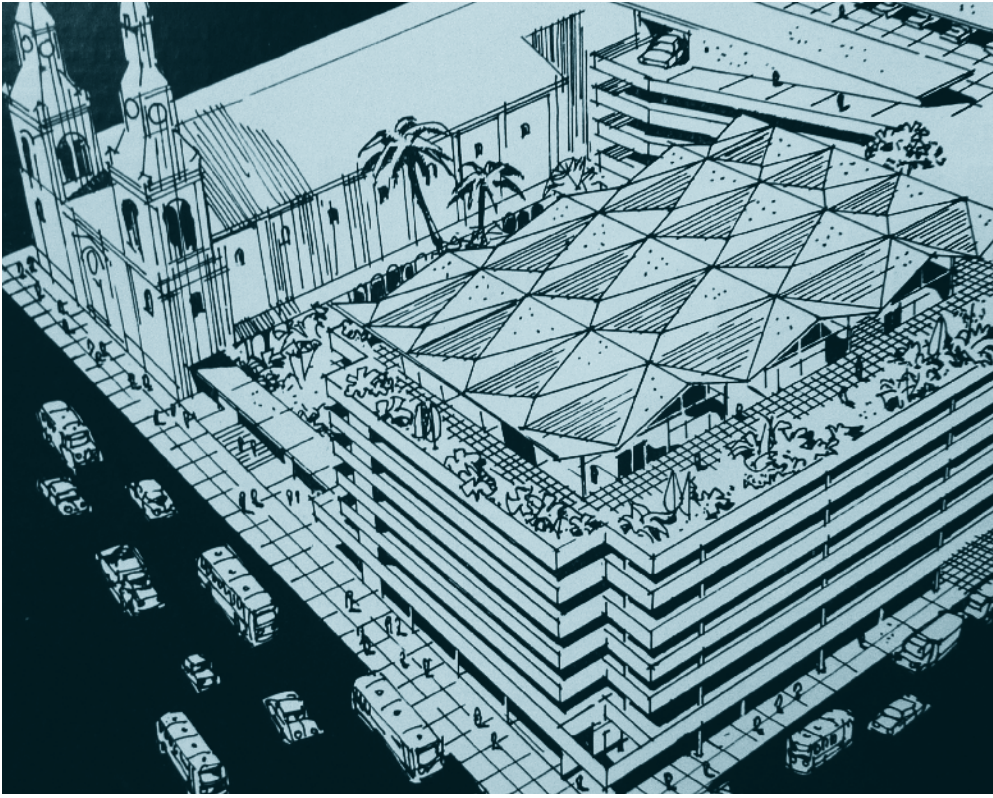


Ilustración edificio de estacionamientos Merced. Publicidad de ACMA. *Revista de la Construcción*, abril de 1965.



Detalle del revestimiento edificio Merced.

3. Definición más precisa de los límites del área central.
4. Creación de áreas de estacionamientos (playas y/o edificios) en un anillo periférico al área central. Estas áreas estarán ubicadas entre Santo Domingo-San Pablo por el norte; Mac-Iver-Miraflores por el oriente;⁴ Alameda Bernardo O'Higgins-Tarapacá por el sur; y Teatinos-Amunátegui por el poniente.⁵

Se esperaba que con estas medidas desaparecieran los sitios eriazos en el área central. Siguiendo en la línea de las soluciones, en enero de 1965, se presentaba una entrevista a Manuel Fernández, alcalde de la comuna de Santiago, quien había asumido en el mes de noviembre de 1964. Su propuesta de renovación de Santiago incluía solucionar el problema de los estacionamientos:

En cuanto a circulación y estacionamientos, ya tenemos en aplicación un plan de despeje y mejoramiento para el sector céntrico que impide el estacionamiento de cualquier vehículo entre las 8 y las 20 horas y fija como lugares aptos las calles sin congestión. Una comisión municipal está estudiando soluciones más definitivas. Pienso que va a ser indispensable una acción conjunta municipal y estatal para crear espacios apropiados para estacionamientos. Contribuirá en parte a solucionar este problema la construcción de edificios especialmente diseñados para este objeto que han comenzado a levantarse en las zonas prefijadas.⁶

La Municipalidad había decretado un aumento de impuestos a los sitios eriazos y fijado plazos para su edificación, instancia que

impulsó definitivamente la construcción. El número 24 de la *Revista de la Construcción*, correspondiente a mayo de 1964, inauguraba la aparición de imágenes relativas a la construcción de edificios de estacionamientos. Una de las marcas responsables de poner en el imaginario modernizador este tipo de construcciones fue ACMA, fabricante de mallas de acero prefabricadas para estructuras de hormigón armado. La primera fotografía denotaba la construcción del edificio de estacionamientos Moneda, ubicado en la calle del mismo nombre, frente a la Biblioteca Nacional.⁷ El número 50, de julio de 1966, incluía una publicidad de cerámicos IRMIR, donde aparecía una fotografía del edificio ya concluido, con la referencia al uso de cerámicos decorativos utilizados en el revestimiento.

Ambas industrias (pero principalmente ACMA, que presentaba su publicidad en casi todos los números de la *Revista de la Construcción*) incluían imágenes relativas a estos edificios, adjetivando las construcciones como “moderno edificio”, “imponente edificio” o “magnífico edificio para estacionamiento de vehículos”.

Esta modernidad no solo se asociaba a la connotación de los materiales empleados, sino que también aludía a la aplicación de nuevas técnicas constructivas. Un ejemplo de ello fue el edificio Lido, ubicado en calle Huérfanos entre Miraflores y Mac-Iver, construido por la empresa Gastón Silva Jaraquemada y proyectado por los arquitectos Jaime Larraín Valdés y Osvaldo Larraín Echeverría. La construcción de su característica fachada vinculó a la industria de la construcción con la investigación

académica, mediante la participación del Instituto de Edificación Experimental (IEE) de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Chile. El resultado fue una fachada compuesta por doscientos cincuenta paneles prefabricados de hormigón a modo de prismas y revestidos en mosaico vítreo.

Otra obra que destacó por la utilización de elementos prefabricados fue el edificio de estacionamientos Copacabana, de los arquitectos Bolton, Larraín, Prieto y Lorca, ubicado en la Alameda al llegar a Londres. Presentado en el número doble 6-7 de la revista AUCA (octubre de 1966 y enero de 1967), destacaba por la riqueza rítmica de su fachada, lograda mediante los paneles de hormigón.

Poco a poco, a medida que proliferaba la construcción de edificios de estacionamientos, las páginas de las revistas incluían nuevas imágenes (fotografías o ilustraciones) de las obras en proyecto o ya terminadas, insistiendo en su condición de novedad y articulando un imaginario moderno que ponía a este tipo de arquitectura como protagonista de la renovación del centro de Santiago.

Sin embargo, las visiones críticas no cesaban; hacia 1970, en el número 17 de la revista AUCA, el extenso artículo del arquitecto Gonzalo Mardones Restat titulado “El corazón de Santiago”, señalaba que el centro de la capital destacaba por su fealdad, aludiendo como causas el “aspecto de ciudad bombardeada o terremoteada, provocado por un sinnúmero de sitios eriazos, hoy destinados al estacionamiento de automóviles, que desvirtúan el aspecto formal correspondiente a la edificación continua.”⁸



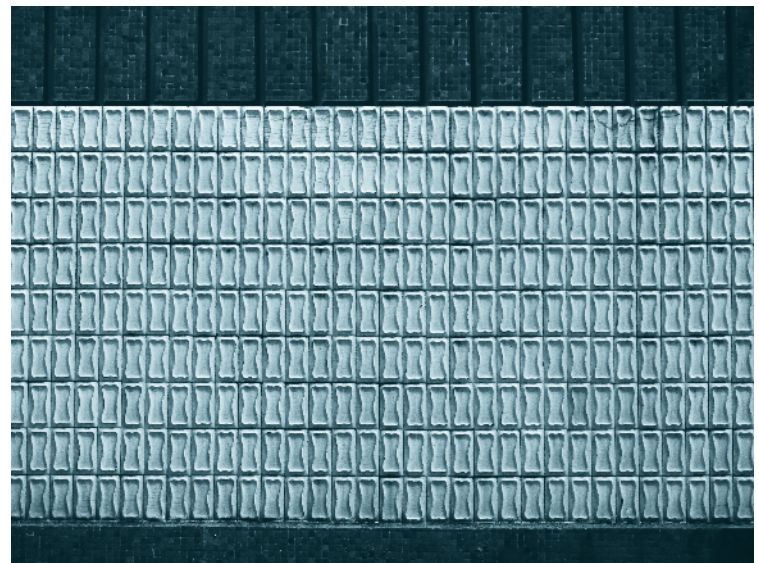
Perfiles de pizarreño del edificio de estacionamientos de Agustinas esquina Miraflores.



Paneles de hormigón prefabricado de la fachada del edificio Copacabana.



Ilustración edificio Impala. Publicidad de ACMA. *Revista de la Construcción* n° 39, agosto de 1965.



Detalle del revestimiento edificio Impala.

CONCLUSIONES

Los registros fotográficos actuales que acompañan este artículo, se centran en el rescate de ciertos detalles que en su momento significaron no solo la introducción de nuevos materiales al campo de la arquitectura sino que también estructuraron el lenguaje de la segunda etapa del movimiento moderno en nuestro país. Los revestimientos cerámicos, las placas metálicas, los perfiles de asbesto-cemento y los paneles prefabricados de hormigón, fueron innovaciones que trascendieron su materialidad para expresar su condición moderna desde las páginas de las revistas hasta las fachadas de los edificios, lo que permitió crear un imaginario de urbe desarrollada, inserta en un estilo internacional, con los mismos problemas y, lo más importante, con las mismas soluciones que las metrópolis del primer mundo. Esto era fácilmente contrastable al comparar las obras realizadas en Chile con los libros que eran referente mundial de la arquitectura y que por esos años llegaban al país, como

Detalles arquitectónicos modernos de la editorial Gustavo Gili. Era la renovación del centro de Santiago, pero a su vez la puesta al día de una sociedad enmarcada en el paradigma económico del desarrollismo.

La metodología aplicada permitió dar cuenta de la construcción de este imaginario moderno articulando un discurso complementario entre imagen y texto, donde tanto el archivo como el fragmento juegan un papel relevante en este tipo de investigación.

1. Extraído de la revista *Arquitectura y Arte Decorativo*, n° 10, mayo 1930, p. 418.
2. Ver Jünemann, Alfredo y Jorge Aguirre Silva (1996): *Un arquitecto del Movimiento Moderno en Chile*, Santiago, ARQ.
3. Hacia marzo de 1963 cobraban entre \$400 y \$500 (pesos chilenos) de la época.
4. Solo en este límite se situaron nueve edificios de estacionamientos.
5. Extraído de *Revista de la Construcción* n° 10, marzo 1963, p. 9.
6. Extraído de *Revista de la Construcción* n° 32, enero 1965, p. 17.
7. El número doble 6-7 de la revista AUCA señalaba que la ubicación de este edificio "tangente al centro mismo, es la más adecuada a los edificios de estacionamientos".
8. Extraído de la revista AUCA n° 17, 1970, p. 39.

Rodrigo Andrés Vera Manríquez es licenciado en Artes, mención en Teoría e Historia del Arte de la Universidad de Chile, con estudios de magíster en la misma especialidad. Docente de la Escuela de Diseño de la Facultad de Arquitectura, Arte y Diseño (FAAD) de la Universidad Diego Portales y del Departamento de Diseño de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, donde coordina el Área de Teoría e Historia del Diseño.

Sus investigaciones comprenden el campo de la historia de la cultura material y su relación con las disciplinas visuales en Chile en los procesos de modernización del Estado durante el siglo xx.

Actualmente es tesista del doctorado en Historia, con mención en Historia de Chile, en la Universidad de Chile, cursando como becario Conicyt.

Rodrigo Andrés Vera Manríquez has a Bachelor's degree in Arts, major in Theory and History of Art at the University of Chile, and a master's in the same field of study.

Professor at the School of Design at the Faculty of Architecture, Art and Design (FAAD) at the Diego Portales University and Department of Design of the Faculty of Architecture and Urbanism at the University of Chile, where he coordinates the Area of Theory and History of Design.

His investigations comprise the field of history of the material culture and its relation with the visual disciplines in Chile in the modernization processes of the State during the 20th century.

He is currently working on his thesis for the History Ph.D., major in History of Chile, at the University of Chile, with a scholarship from Conicyt (National Commission for Scientific and Technological Investigation in Spanish).