



Urbanismo en la Universidad de Chile desde 1928: iniciativa e impronta de Alberto Schade Pohlenz

Urban planning at the University of Chile since 1928: The initiative and imprint of Alberto Schade Pohlenz

María Isabel Pavez Reyes

Departamento de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile. Santiago, Chile.

mpavez@uchilefau.cl

Resumen

La instauración por Schade del primer curso de «Urbanismo» en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Chile en 1928, cuyo programa se desconoce, motiva la aproximación de siguiente trabajo sobre sus posibles contenidos y énfasis. Son objetivos del estudio, desplegar tanto el respaldo del supuesto actual sobre los contenidos del curso, como de una ampliación de la hipótesis sobre ellos. Se sostiene que la formación de Schade en Chile en la primera década del siglo XX, sumada a los aportes de los pre-urbanistas nacionales, le habría permitido insertarse positivamente en el ambiente europeo entre 1911 y 1914, realizando un perfeccionamiento en arquitectura y ciencias de la construcción, y participando de la efervescencia intelectual generada luego de la creación reciente del término «Urbanismo» en Inglaterra (1910), la «Sociedad Francesa de Arquitectos Urbanistas» (1911), y el primer «Curso de Urbanismo» en Viena (1911). A esta experiencia, se sumaron, a su regreso a Chile, avances en materia de legislación urbana, la iniciativa para realizar un perfeccionamiento en Urbanismo en nivel de Posgrado, y los aportes al conocimiento sobre infraestructuras para el saneamiento de las viviendas y de las ciudades, todo lo que habría detonado la voluntad de Schade para instaurar un curso de Urbanismo en nivel de Pregrado en la Universidad de Chile. Se indaga, primero, en sentido retrospectivo, con antecedentes en la formación de Schade en Chile, en el movimiento en pro de la modernización de la enseñanza en el país, y en los aportes de los pre-urbanistas, todo lo cual habría incidido en su interés inicial en los problemas urbanos. Luego se centra igual búsqueda en el contexto parisino de su estadía en Europa, cuando, además, conoció algunas de las ciudades europeas más desarrolladas, y ciertos movimientos sociales, y planteamientos novedosos en beneficio de la calidad de vida urbana. Finalmente, se sitúa el trabajo de Schade en la realidad chilena entre 1914, cuando regresa al país, y 1931, cuando termina su labor docente. Se concluye sobre la oportunidad de la creación del curso de Schade en 1928, y sobre la diversidad de contenidos y énfasis que pudo haber tenido su docencia en Urbanismo, más allá de los antecedentes difundidos hasta la actualidad.

Palabras clave: Alberto Schade, Haussmann, Hénard, Rodulfo Oyarzún, Santiago de Chile, Sitte, Stübben, urbanismo.

Abstract

The establishment by Schade of the first course of Urbanism at the School of Architecture of the University of Chile in 1928, whose program is unknown, motivated this approach to its possible contents and emphasis. The objective of this study is to support the current assumption about the contents of Schade's course, as well as to support an extension of the hypothesis about them. It is argued that the formation of Schade in Chile in the first decade of the 20th century, added to the contributions of the Chilean pre-urbanists, would have allowed him to insert himself positively in the European environment between 1911 and 1914, realizing an improvement in architecture and the science of construction, and participating in the intellectual effervescence generated after the recent creation of the term "Urbanism" in England (1910), the «French Society of Urbanist Architects» (1911), and the first "Urbanism Course" in Vienna (1911). To this experience, upon his return to Chile, progress was made in terms of urban legislation, the initiative to carry out an improvement in Urbanism teaching at the Postgraduate level, and the contributions to knowledge about infrastructures for hygiene in architecture and cities. Things that triggered the will of Schade to establish a course on Urban Planning at the Undergraduate level at the University of Chile. This research starts seeking the background in the formation of Schade in Chile, in the movement for the modernization of education in the country, and in the contributions of pre-urbanists, all of which would have influenced their interest Initial in urban problems; then the research is focused in the Parisian context of his stay in Europe, when, in addition, he met some of the most developed European cities, and certain social movements, and novel approaches for the benefit of urban quality of life. Finally, we tried to place Schade in the Chilean reality between 1914, when he returned to the country, and 1931, when he finished his teaching work. It concludes about the opportunity of the creation of the Schade course in 1928, and about the diversity of contents and emphasis that his teaching in Urban Planning may have had, beyond the background disseminated so far.

Key words: Alberto Schade, Haussmann, Hénard, Rodulfo Oyarzún, Santiago de Chile, Sitte, Stübben, urbanism.

Documento recibido el 29 de marzo de 2019 y aceptado el 26 de agosto de 2019.

Cómo citar: Pavez Reyes, M.I. (2019). Urbanismo en la Universidad de Chile desde 1928: iniciativa e impronta de Alberto Schade Pohlenz. *Revista de Urbanismo*, 41, 1-18. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2019.52652>

Introducción

La celebración de los 90 años desde la creación del curso de Urbanismo en 1928 (1928-2018) en nivel de Pregrado en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Chile por el arquitecto Alberto Schade Pohlenz (1882-1961), ha sido una nueva ocasión para aproximarse a este distinguido arquitecto chileno.

Valoramos la figura de Schade por la evidente cultura y refinamiento que reflejan sus obras arquitectónicas, proposiciones y escritos, y por su interés en el avance del conocimiento también en Urbanismo que muestran sus diversas intervenciones escritas y proyectuales. Hoy indagamos en los contextos en los que se desarrolló y que, imaginamos –desplazándonos en parte por el camino de la protociencia– influyeron en su pensamiento y diseño del curso de Urbanismo que instauró.

En términos generales, es sabido que se habría tratado de un curso de «Urbanística», más que de «Urbanismo» (Gurovich, 1992), y también que su curso se habría basado en los planteamientos del arquitecto austríaco Camillo Sitte (Oyarzún, 1970).

Como objetivos centrales del estudio, se despliega el respaldo del supuesto actual sobre los contenidos del curso, y se argumenta la ampliación de la hipótesis sobre ellos.

Se sostiene, que la formación de Schade en la Universidad de Chile, en la primera década del siglo XX, sumada a los aportes de los pre-urbanistas nacionales, le habría permitido insertarse positivamente en el ambiente europeo entre 1911 y 1914, realizando un perfeccionamiento, no solo en arquitectura y ciencias de la construcción, sino también participando de la efervescencia intelectual generada entre los arquitectos al haberse creado recientemente el término «Urbanismo» en Inglaterra (1910) y la «Sociedad Francesa de Arquitectos Urbanistas» (1911) (Marchand, 1993), y el primer «Curso de Urbanismo» en Viena (1911) (Hofer, 2003). A esta trascendental experiencia, se sumaron, a su

regreso a Chile, ciertos avances en materia de legislación urbana, la iniciativa para realizar un perfeccionamiento en Urbanismo en nivel de Posgrado, y los aportes al conocimiento sobre infraestructuras para el saneamiento de las viviendas y de las ciudades, y del medio rural, todo lo que, finalmente habría detonado la voluntad de Schade para instaurar un curso de Urbanismo dictado por él mismo, en nivel de Pregrado en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Chile. El trabajo se divide en tres partes. Se indaga primero en sentido retrospectivo, buscando antecedentes en la formación de Schade en Chile, en el movimiento en pro de la modernización de la enseñanza en el país, y en los aportes de los pre-urbanistas, todo lo cual habría incidido en su interés inicial en los problemas urbanos.

Luego se centra igual búsqueda en el contexto especialmente parisino de su estadía en Europa, cuando, además, conoció algunas de las ciudades europeas más desarrolladas, y ciertos movimientos sociales, y planteamientos novedosos en beneficio de la calidad de vida urbana.

Finalmente, se intenta situar a Schade en la realidad chilena entre 1914, año de su retorno al país, y 1931 cuando, concluye su docencia en esta materia. Se concluye sobre la oportunidad de la creación del curso de Schade en 1928, y sobre la diversidad de contenidos y énfasis que pudo haber tenido su docencia en Urbanismo, más allá de los antecedentes conocidos hasta ahora.

Breve reseña biográfica de Alberto Schade Pohlenz (1882-1961)

Alberto Schade Pohlenz ([Figura 1](#)), nació en Santiago de Chile, hizo sus estudios secundarios en el Instituto Nacional, y superiores en la Universidad de Chile donde obtuvo su título de Ingeniero-Arquitecto en 1907. Trabajó en el Departamento de Arquitectura de la Dirección General de Obras Públicas (Ministerio de Fomento) desde el año 1904 y hasta 1918 (Schade, 1930).



Figura 1. Alberto Schade Pohlenz (1882-1961). Fuente: Archivo del Instituto de Historia y Patrimonio de la F.A.U. de la U. de Chile.

En 1911, siendo presidente de la República, Joaquín Prieto, y Rector de la Universidad de Chile, Domingo Amunátegui, se intenta perfeccionar la cultura del país enviando a estudiantes y profesionales a estudiar al extranjero (Anduaga, 1999). Así, durante los años 1911 y 1914, Schade permaneció en Europa comisionado por el Gobierno para hacer estudios sobre arquitectura y construcción en la École des Beaux-Arts de París (Schade, 1930). En esta misión, Schade debía, además, revisar los sistemas de enseñanza de la arquitectura en las mejores escuelas de Francia, Italia, Alemania, Austria y España (Anduaga, 1999).

Participó activamente en 1923 como miembro del Comité Ejecutivo del *Segundo Congreso Panamericano de Arquitectos*, donde predominó el interés unánime por resolver los problemas del desarrollo urbano, de la vivienda americana, de la enseñanza en Urbanismo, y de la creación de las Facultades de Arquitectura. En 1930, se desempeñó como delegado oficial de la Universidad de Chile en el *Congreso de Arquitectos de Río de Janeiro*. Schade fue presidente de la Asociación de Arquitectos de Chile y miembro del Instituto de Ingenieros. Entre sus diversas obras de arquitectura construidas en Santiago destacan el edificio de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Chile, diversos edificios de renta, el edificio ex *La Mundial* realizado con su socio Rodolfo Oyarzún; en

ocasiones trabajó también con Luis Muñoz Maluschka, realizando, además, de numerosos edificios particulares para residencia (Schade, 1930). Los estudios de Schade en construcciones metálicas, le motivó escribir el libro *Arquitectura Industrial* (Schade, 1954), cuya tercera y última edición se realizó en 1954. Su obra en arquitectura ha sido estudiada, en una primera aproximación en nivel de pregrado por Daniela Manríquez (2017).

En materia de Urbanismo, Alberto Schade creó el primer Curso de Urbanismo que se dictó en Chile, en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Chile. Fue autor de una proposición para la capital «Plano de Santiago: Contribución al trazado racional de avenidas diagonales y transformaciones de la ciudad» en el año 1923, cuyo original es hoy un objeto patrimonial del Departamento de Urbanismo de la FAU de la Universidad de Chile (Figura 2). En 1929, participó en una Comisión integrada también por Luis Muñoz Maluschka y los ingenieros Jorge Alessandri Rodríguez y Francisco Mardones Otaíza, para el estudio de *Bases para un Plan Regulador de Santiago*, ciudad que contaría en 1930 con 700.000 habitantes (Oficina Nacional de Estadísticas, 1930).



Figura 2. Plano de Santiago: Contribución al trazado racional de avenidas diagonales y transformación de la ciudad, 1923, por A. Schade. Fotografía del original en el Departamento de Urbanismo de la FAU de la U. de Chile. (Diagonales remarcadas en blanco para esta publicación).

La Escuela de Ingeniería y la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Chile contaron a Alberto Schade entre sus más distinguidos profesores obteniendo los frutos directos de su destacada labor docente hasta 1931 (Pavez, 1992) (*Figura 3*). En 2018, la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile rindió homenaje a Alberto Schade, al cumplirse 90 años desde la instauración del curso de Urbanismo, mediante una conferencia cuyos contenidos se exponen en las presentes páginas, y que fue parte de la celebración del Día Mundial del Urbanismo de 2018.



Figura 3. Portada del proyecto de titulación de Gustavo Casali B. (1921), guiado por Schade. Fuente: Fotografía de la autora a partir de documento ubicado en Biblioteca FAU - Fondo Antiguo, Universidad de Chile.

Algunos avances del pre-urbanismo en Chile hasta la primera década del siglo XX.

Como ya ha sido estudiado y referido detalladamente por autores como Gurovich (1993, 2015), Ibarra (2018), Munizaga (1992) y Oyarzún (1970) entre otros, las preocupaciones sobre la vida urbana desde las últimas décadas del siglo XIX y los primeros años del siglo XX,

estuvieron centradas en la carencia de vivienda de interés social y en las malas condiciones higiénicas en que se vivía.

En los debates, proposiciones y avances concretos habidos en el caso de Chile, destacaron administradores públicos, arquitectos, periodistas, ingenieros, médicos, entre otros profesionales. Benjamín Vicuña Mackenna, Intendente de Santiago, aportó ensayos de transformación de Santiago, remodelaciones urbanas y proposiciones emblemáticas entre 1872 y 1875. Alejandro Reyes, por su parte, dio impulso a la ley para la apertura y prolongación de calles y paseos públicos en Santiago (1874). En 1890 ya se contaba con un plano topográfico de Santiago a escala 1:10.000, por el ingeniero Bertrand, con los elementos fundamentales de la ciudad. En 1893 se inician los estudios para el alcantarillado de Santiago y se dicta, en 1903, una ley al respecto. Entre 1905 y 1910 se construirá la primera red de alcantarillado de la ciudad

Manuel Concha, Director de Obras Municipales, fue autor de un *Plan de Transformación de Santiago* en 1894, un proyecto aprobado por la Cámara de Diputados, pero rechazado por el Senado por observaciones de la Dirección General de Obras Públicas; a este plan se sucederán muchas otras proposiciones hasta la llegada de Karl Brunner; también promovió la ley para el ensanche uniforme de las calles a 15 m, otorgando a la Municipalidad la atribución de fijar las líneas de edificación (Ley N° 2203 de 1909, llamada «Ley del Serrucho»).

Entre 1909 y 1910, se publicó el manual en tres tomos, por Ricardo Larraín Bravo, sobre *La Higiene aplicada en las Construcciones. Alcantarillado, Agua Potable, Saneamiento, Calefacción, Ventilación, etc.* Larraín Bravo había basado su publicación en una extensa bibliografía de autores de diversas nacionalidades, pero especialmente franceses, donde no faltó la cita a Belgrand (1871), el ingeniero a cargo de la construcción de alcantarillas y acueductos para mejorar la salubridad del área central de París, como parte de la reforma de Haussmann.

Las revistas chilenas de arquitectura, ingeniería y medicina, y los libros y material europeo y estadounidense aportados por los profesionales y estudiantes que viajaron al extranjero al comenzar el siglo XX, contribuyeron a la comunicación de los avances considerados entonces en la frontera del conocimiento.

En la época no se conocían los planes reguladores propiamente tales en Chile, faltaba una legislación apropiada, y no había el conocimiento científico necesario ni una enseñanza sistemática (Oyarzún, 1970). Tampoco se tenía conciencia generalizada del proceso de urbanización que se estaba desarrollando en el país, y que llevaría a tener el 49,4 % de la población chilena viviendo en ciudades en 1930 (Oficina Nacional de Estadísticas, 1930) cuando aún no se había desarrollado la industria moderna en el país, y cuando «Santiago ya podía calificarse de urbe, pero solo por su volumen» (Oyarzún, 1970, p.142).

Schade en Europa por mandato de la Dirección General de Obras Públicas de Chile (1911-1914)

A partir de año 1900, una «Escuela de Arquitectura» quedó dependiendo de la Facultad de Ciencias físicas y Matemáticas de la Universidad de Chile. De esta manera había llegado a su término la «Clase de Arquitectura en la Sección de Bellas Artes». En su nueva localización institucional, la Escuela aplicó desde ese momento un plan que había sido aprobado ya en noviembre de 1896, con cuatro años de duración, y asignaturas científicas y una base matemática dominantes, lo que originó el cambio antes mencionado (Waisberg y Mujica, 1999).

Desde 1901 se contó con un reglamento de carrera, que estableció un primer año con las asignaturas de Matemáticas, Química y Dibujo, las que, aprobadas, otorgaban el título de «Bachiller en Ciencias Físicas y Matemáticas». A continuación, se debían cursar clases de Arquitectura, Construcción y Resistencia de Materiales. En 1903 se amplió la clase de Arquitectura, lo que aumentó el largo de la carrera a cinco años. Es en esta Escuela donde se formó Alberto Schade, titulándose en 1907, cuando la Escuela ya tenía 55 alumnos (Anduaga, 1999). Es necesario aclarar que Schade no fue alumno del

arquitecto Ricardo Larraín Bravo –recibido en la *École Spéciale d'Architecture* de París en 1900– pues este ingresaría como profesor en la Universidad de Chile¹ en 1909 (Anduaga, 1999). Sin embargo, su impronta en Schade puede ser sostenida desde la afinidad de materias que trataron, como es la construcción y las obras de saneamiento de los edificios y las ciudades.

Comisionado Schade por la Dirección General de Obras Públicas para perfeccionarse en Francia, llegó a París para realizar estudios de Arquitectura en la *École des Beaux-Arts* en 1911, contando con 29 años de edad². Será uno de los, aproximadamente, 38 arquitectos latinoamericanos que estudiaron en esa Escuela entre 1829 y 1914, provenientes de Argentina, Brasil, Chile³, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela (Jiménez-Madera, 2015).

Dejó Schade en 1911 una ciudad de Santiago pos-colonial y pre-maquinista, que rondaba los 335.000 habitantes, cuando todo Chile apenas sobrepasaba los 3,3 millones de habitantes. Francia, en cambio, ya se acercaba a los 40 millones, y la ciudad de París, a los 3 millones (Marchand, 1993). Uno de los primeros impactos que tendrá Schade en París será la dificultad para desplazarse en una ciudad enorme y con graves problemas de transporte.

En ese mismo año 1911 se creaba en Francia la *Sociedad Francesa de Arquitectos Urbanistas* y, en Viena –ciudad rival de París– se empezaba a ofrecer un curso de «Urbanismo» en la *Technische Universität Wien*, dictado por el Profesor Karl Mayreder contando con el arquitecto urbanista Karl Brunner como asistente (Hofer, 2003). Todo ello se producía en el contexto promisorio para el Urbanismo generado durante la célebre primera *Conferencia Internacional sobre Planeación de Ciudades* (Londres, 1910), cuando se instauró la palabra

¹ R. Larraín Bravo fue Profesor de «Arquitectura» en la Universidad de Chile, y Profesor de «Higiene Aplicada a las Construcciones», en la Universidad Católica de Chile (Larraín, 1909).

² La edad límite para entrar a esta Escuela era de 30 años, aunque esa edad aumentó a 33 años, por causa de las interrupciones de los estudios por causa de la Gran Guerra. (Jiménez-Madera, 2015).

³ Jiménez-Madera (2015, Anexo 1), registra, en la lista de los 38 alumnos latinoamericanos, a los siguientes alumnos provenientes de Chile (donde no aparece Schade, aunque señala que los archivos no estarían completos, y donde los nombres no siempre están correctamente escritos): «Henri Jean Louis Legrand» (Valparaíso, 1887); «Jean Baptiste Billa» (Valparaíso, 1880); «Jules Émile Manuel Jéquier» (Santiago, 1887); «Paul Émile Huillard» (Santiago, 1893); «Henry Belloc» (Valparaíso, 1895), y «Henri Challe», (Santiago, 1911).

«Urbanismo». Se habían reunido allí los pioneros Josef Stübben, Patrick Geddes, Louis Bonnier, Thomas Adam, Eugène Hénard, Ebenezer Howard, Albert Liliemberg, Raymond Unwin y Daniel Burnham, entre otros (Bardet, 1983).

En su larga estadía en París, Schade fue testigo de cambios que estaban ocurriendo a esta ciudad ya desde el siglo XIX. Por una parte, su población iba creciendo sorprendentemente rápido y, por otra, la industria se había ido desplazando a las afueras de la ciudad por causa de los elevados precios del suelo en el área central, y por una nueva política sanitaria. La reactivación económica en curso desde 1890, lejos de frenar esta situación, la aceleró entre 1900 y 1914. El crecimiento industrial en las cercanías de París iba significando que los suburbios (*banlieue*) tenían más relaciones con el resto de Francia y el mundo que con la capital (Marchand, 1993).

También había ido creciendo la preocupación por los problemas urbanos afectando a los más pobres. Siegfried, Cheysson y Chambrum habían fundado en 1894 el «Museo Social», un instituto de investigación con biblioteca especializada abierta al público, estudios, encuestas y programas de conferencias públicas gratuitas sobre higiene urbana y rural, seguridad social, cooperativas, e instituciones de empleadores y de trabajadores. El «Museo Social» tuvo una gran influencia en la evolución de las ideas con el objetivo de la «paz social» defendida por el ingeniero, sociólogo y economista Frédéric Le Play (1806-1882) como una alternativa a los movimientos revolucionarios de la época (1830, 1848, 1871). Esta institución contribuyó más que ninguna otra a instaurar las ideas de la ecología y la planificación integral de la ciudad, y París debía ser el principal campo de estudio. Por iniciativa de Siegfried un edificio de la Exposición Universal de 1889 se había consagrado a la economía social y a la vivienda obrera, derivando, en 1890, en la creación de la *Sociedad Francesa de la Habitación Económica (Habitation à bon marché)* (Marchand, 1993).

Por otra parte, al cambiar el siglo los trabajos de Koch identificaron el bacilo responsable de la tuberculosis, una enfermedad catastrófica en medio urbano. En 1902 surgió la ley sobre la higiene urbana y, en 1905, la Municipalidad de París reconoció, finalmente, la existencia de islas insalubres en la ciudad, aunque carecía de herramientas

y, sobre todo, recursos para sanearlas, dada la gran deuda dejada por Haussmann (Marchand, 1993).

En cuanto a los suburbios, estos seguían ampliándose, desfigurando el paisaje tradicional del entorno de París, lo que llevó a Bauquier a fundar en 1901 la *Sociedad para la Protección de los Paisajes de Francia*. La preocupación por el paisaje, el objetivo de la salubridad, los problemas derivados del rápido crecimiento de los suburbios, motivaron iniciativas para la protección y multiplicación de los espacios verdes de todo tipo. Los promotores de los «Huertos Obreros» realizaron un congreso en París en 1903. La *Asociación de Ciudades-Jardín de Francia*—creada por Gide, Risler y Benoit-Lévy en 1903— por influencia británica, intentaba promover los beneficios del contacto de las familias con la naturaleza; esta asociación estaba a disposición de los industriales con información referida a la instalación de sus fábricas y a la higiene de sus poblaciones obreras (Choay, 1965). En tanto, Marcel Poëte había comenzado, también en 1903, su curso de *Historia de París* en el Collège de France; las obras de ciencia ficción de H.G. Wells eran traducidas al francés entre 1904 y 1910, y el arquitecto Hénard había comenzado la publicación de su obra máxima, llamando la atención, ambos autores, sobre el futuro de las grandes ciudades (Marchand, 1993).

La legislación que había establecido en Italia (1865), en Suecia (1874), en Prusia (1875), y en Holanda (1901), planos reguladores obligatorios para ciudades de más de 10.000 habitantes, había dado prioridad a las alineaciones de las calles y a la previsión del trazado en áreas de extensión urbana. Fue sólo desde 1900 que en Europa se consideró que estas regulaciones eran insuficientes. Por ello, la *Town Planning Act* inglesa de 1909 (mejorada en 1919, 1923, y 1925), y la ley francesa «Cornudet» de 1919, y mejorada en 1924 —«la verdadera primera carta del urbanismo»—, ampliaron las finalidades de los planos de mejoramiento y extensión urbana, con el objetivo de elevar la calidad de vida de los habitantes limitando del número de predios edificables por hectárea, y la altura y carácter de la edificación; la ley inglesa consideró, además, una planificación de nivel regional a cargo de Comités Regionales, cuando diversos municipios constituyeran un solo conjunto urbano (Muñoz, 1935).

Durante la estadía de Schade en París, se inaugurará en 1913 el boulevard Raspail —con gran pompa según

muestran las fotografías de la época—. Proyectado por Descamp, responsable de trazar la nueva vialidad en el equipo de Haussmann, el boulevard estaba siendo terminado cincuenta años después de su presentación en los planos. Las reformas urbanas emprendidas desde 1853, cuando Haussmann asumió como Prefecto del Sena, habían generado no solo grandes avenidas diagonales, sino también cambios mayores en la edificación, desencadenando un proceso de reemplazo social en el centro de París de una magnitud nunca vista. Georges-Eugène Haussmann (1809-1891), quien era abogado y se había desempeñado esencialmente como un administrador en tanto Prefecto del Sena, contribuyó en mucho a desplegar una segregación horizontal por realojamiento, en la periferia y en los suburbios de París, de miles de pobres expulsados por los grandes trabajos que emprendió en el centro de la ciudad. Su obra había priorizado la seguridad del Emperador y de la alta burguesía (Paul-Lévy, 1984), intentando resolver también el problema del excedente de capital y mano de obra (Harvey, 2016). Los cambios habían afectado no solo a la clase obrera sino también a los pequeños burgueses, sin dejar de mencionar que habían contrariado los hábitos cotidianos de toda la gente, la que ya no se hallaba en los macro espacios generados (Paul-Lévy, 1984). Así, más que una modernización general del hábitat parisino, entre 1853 y 1870 Haussmann había realizado una mutación de la vivienda burguesa, dejando al Municipio de París con una deuda colosal, la principal crítica al Prefecto del Sena luego de su destitución en 1870 (Marchand, 1993).

Sin embargo, la reforma urbana de Haussmann afectando el 75% del total del entorno construido de París, había implantado también modernas redes de agua potable y saneamiento. Destacó en ello, el ingeniero Belgrand a cargo de la construcción de alcantarillas y acueductos para mejorar la salubridad de la ciudad (Herce, 2013). Se había tomado como ejemplo a Londres, logrando aumentar la longitud de las alcantarillas de París desde 120 km a 300 km entre 1859 y 1869 (Herce, 2013). En cuanto al agua potable, al comenzar Haussmann su tarea, la ciudad contaba con alrededor de 2.000 grifos en fuentes públicas con porteadores de agua hasta los edificios. El agua canalizada subió a los pisos desde 1865, alcanzando en 1884 el 64% de los edificios de París (Herce, 2013). Cabe destacar que Haussmann se opuso al modelo de distribución de agua potable por concesión a empresas

privadas, pues estaba convencido que el abastecimiento de agua era un derecho de los ciudadanos (Herce, 2013).

A pesar de estas mejoras, Schade pudo constatar durante su estadía en París que esta ciudad estaba atrasada en otros aspectos, unos treinta años respecto de otras grandes ciudades del mundo: Londres había realizado su proyecto de Metro (subterráneo) desde 1863, siendo la primera ciudad del mundo en tenerlo; Nueva York lo abrió al público en 1874, y Berlín en 1877. Haussmann no había estado interesado en las proposiciones para un Metro en su época, tal vez porque pensaba que la apertura de grandes vías aseguraría la fluidez del tráfico, lo que no sucedió porque las vías abiertas no fueron pensadas como parte de una red, sino como ejes uniendo edificios importantes asociados a las actividades del Emperador y la alta burguesía. París había inaugurado su Metro recién en 1900, junto con los primeros tranvías eléctricos, todo lo cual –sumado a las avenidas abiertas por Haussmann– tampoco había resuelto el gravísimo problema de transporte de la ciudad.

En cuanto a la vivienda, las dificultades eran mayores por el hacinamiento e insalubridad en una parte importante del stock existente. En 1912 más de la mitad de la población de París (1,5 millones de habitantes) estaba muy mal alojada, y la situación era peor en los suburbios, todo lo que la «ciudad luz» no podía ocultar (Marchand, 1993).

Por otra parte, Schade también tuvo ocasión de conocer los ocho volúmenes que el arquitecto y urbanista Eugène Hénard (1849-1923) había publicado recientemente (1903-1909) con impacto mundial inmediato –como todo lo que surgía en París– proponiendo soluciones de infraestructuras muy audaces. Hénard fue un visionario muy notable y sus proposiciones tuvieron una influencia teórica y práctica considerable; fue el inventor de la *ville-pilotis* sobre suelo artificial, habiendo teorizado sobre el urbanismo subterráneo (Choay, 1965). Hénard, a quien se le debe una «Teoría General de la Circulación», propuso una solución de redes para romper la monotonía de los alineamientos urbanos, la que relanzaría después Le Corbusier (Choay, 1965). Se observará que, cuarenta años antes que Le Corbusier, Hénard analizó la circulación en seis categorías señalando que, a esos seis tipos de movimientos correspondían, o debían corresponder, tipos de vías públicas apropiadas.

Indicó también la necesidad de realizar estudios que determinaran numéricamente el volumen de los flujos según las horas del día (Choay, 1965).

Criticó Hénard la disposición de todas las infraestructuras de manera superpuesta, sin orden ni coordinación, por lo que París estaba constantemente trastornada y la circulación de vehículos y peatones cada vez era más difícil. La idea tradicional indicaba que el nivel de suelo de la calle debía corresponder al nivel del suelo natural. En Hénard, unas aceras a 5 m sobre el suelo natural permitirían ubicar ordenadamente, bajo ellas, todas las canalizaciones, como el «puente de cubierta» de un barco: limpieza por aspiración, distribución de aire comprimido, agua de las crecidas del río, agua potable, gasolina, transporte de correspondencia, distribución de aire puro, cables eléctricos (Choay, 1965) ([Figura 4](#)).

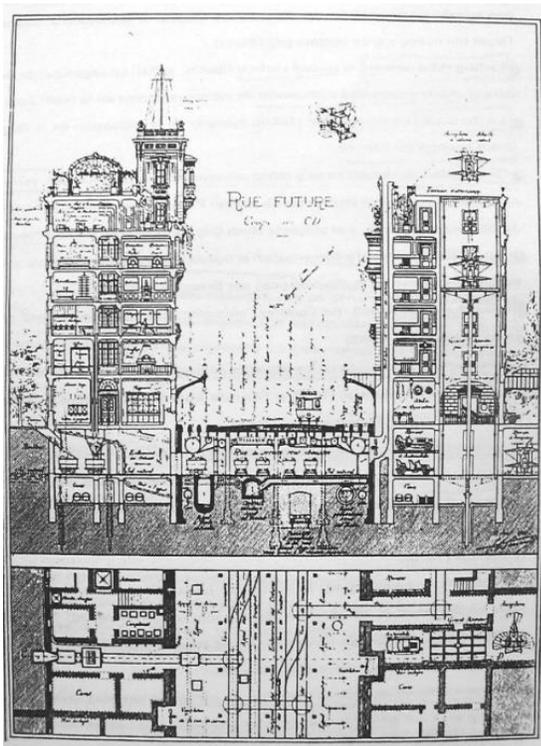


Figura 4.- Corte de calle en la ciudad del futuro (arriba) y sección de planta (abajo), por Hénard. Fuente: Clua, 2017.

Bajo estas canalizaciones de fácil acceso para su revisión y reparación cómoda y sin tener que destruir lo construido, una y otra vez, se encontraría un espacio de 2,25 m de altura absolutamente libre hasta el nivel del antiguo suelo natural. Se ubicarían allí cuatro vías férreas separadas 1 m, sobre las cuales circularían vagones para la recogida de basura doméstica y transporte de materiales

pesados y escombros asociados a obras en construcción y reparación. Las dos vías centrales servirían el transporte a larga distancia. Esta calle subterránea estaría alumbrada por lámparas incandescentes y mediante losas de vidrio en el nivel de aceras. La ventilación natural sería asegurada por ventiladores eléctricos y chimeneas altas asociadas a los muros medianeros de los edificios. Así, la vía superior, al aire libre, sería destinada a la circulación de vehículos ligeros y peatones (Choay, 1965). Hénard llegó a imaginar calles de hasta cuatro pisos tratándose de ciudades nuevas, para efectos de separar la circulación de peatones y vehículos de la circulación de *tramways*, de las canalizaciones diversas y la evacuación de basuras, y del transporte de mercaderías (Choay, 1965).

Hénard imaginó también unas rotondas ordenadoras de la circulación peatonal para la fluidez del tráfico automotor y disminución de los accidentes: los peatones descenderían desde las aceras a unos pasajes rectilíneos (con visión de los puntos de inicio y final para su tranquilidad) que les llevarían hasta una plaza rotonda subterránea en parte a cielo abierto; los pasajes tendrían establecimientos comerciales, cabinas telefónicas, servicios higiénicos, buzones de correo y otros contribuyendo a su animación, con iluminación nocturna indirecta y directa, blanca y de colores, subterránea y en superficie; el espectáculo de luz y color –más propio de las grandes exposiciones hasta entonces– estaría ahora al servicio de la calidad de la vida urbana cotidiana. Se incorporaba en la cota del viario de superficie un sistema perimetral de fuentes ornamentales iluminadas y rodeadas de vegetación. Cuando la rotonda conectara también al Metro, estas plazas serían llamadas «*de transbordement*» (Clua, 2017) ([Figura 5](#)).

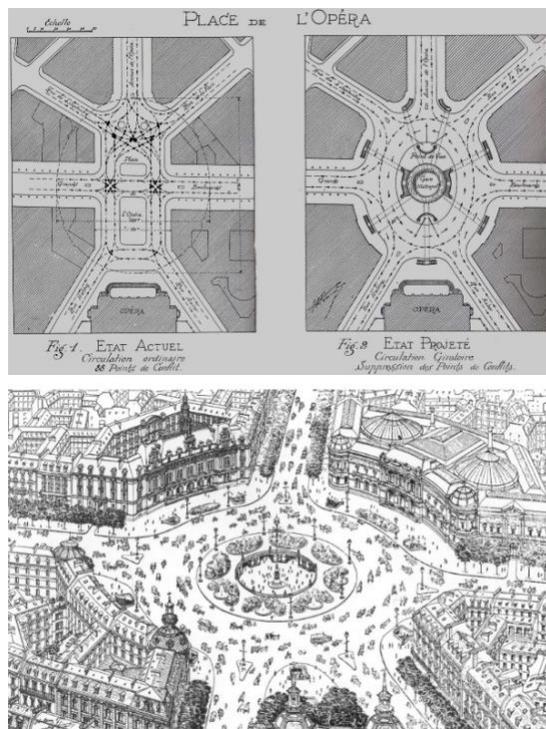


Figura 5. Proyecto de transformación de la Plaza de la Ópera (arriba), y vista del «Carrefour à Giration des Grands Boulevards», (abajo), por E. Hénard. Fuente: Clua, 2017.

Pero, en el contexto de la bancarrota del Municipio de París, esencialmente por causa de la obra de Haussmann, los proyectos de Hénard, audaces y costosos, no tenían ninguna posibilidad de ser construidos; en 1900 la ciudad tenía una deuda de 5 mil millones de francos-oro, y se preveía que esta no se podría extinguir hasta 1974 (Marchand, 1993).

Entre la desaparición del tranvía tirado por caballos en París (retirado entre 1907 y 1913) y el surgimiento del automóvil, en los primeros años del siglo XX se produjo la edad de oro de las bicicletas (Marchand, 1993), medio que tal vez Alberto Schade utilizó en sus visitas a los diversos barrios de París. Estas visitas pudieron haber incluido no solo los opulentos barrios centrales, sino también los barrios más pobres del pericentro, donde no se podía ocultar los efectos del déficit en materia de poderes públicos, de la ausencia de una política urbana coherente, de la indiferencia frente a los grandes problemas urbanos.

Cabe mencionar que, al comenzar el siglo XX, París estaba bajo un régimen que protegía la fortuna de los notables, rechazándose tenazmente el impuesto a la renta. Los esfuerzos de diversas personas que presentaron proyectos urbanos se estrellaron con la indiferencia e

incluso hostilidad de la Cámara y sobre todo del Senado, principalmente rurales, los que no querían considerar asuntos urbanos ni gastar en París (Marchand, 1993).

Durante la estadía de Schade en Europa, entre 1911 y 1914, en Chile se continuaba haciendo aportes para Santiago y el país en materia de desarrollo de las ciudades. Una Comisión Mixta de Senadores y Diputados aportó en 1912 el «Tercer proyecto de Transformación de Santiago» con 6 diagonales (Oyarzún, 1970); se propuso también una «Junta de Transformación de Santiago» para instalar el tema urbano como un asunto de Estado, asumiendo las facultades antes municipales. Ismael Valdés integró una «Junta de Reforma Municipal» junto a otros notables, intentando eliminar la corrupción observada en las elecciones municipales de 1912.

La Sociedad Central de Arquitectos, aportó un proyecto de transformación incluyendo 17 diagonales y una circunvalación poligonal (1912) y, en conjunto con el arquitecto Ernest Coxhead, otro plano de transformación de Santiago incluyendo unas 13 diagonales y un anillo de circunvalación perfectamente circular (Oyarzún, 1970) (Figura 6).



Figura 6. Plano general de la Ciudad de Santiago (Chile). Proyecto conjunto de la Sociedad Central de Arquitectos con el del arquitecto norteamericano, Ernest Coxhead, 1913, (Chile). Fuente: Carvajal, 1929, pp. 271-284, 339-388.

El arquitecto Rodulfo Oyarzún se encontraba haciendo sus primeros estudios en Europa en 1912, cuando cursó, en Berlín, un semestre en la *Technische Hochschule Charlottenburg* (actual *Technische Universität Berlin*) sobre Construcción e Historia del Arte (Universidad del Bío-Bío, 1987). Posiblemente encontró en Berlín, o en París, a Alberto Schade, quien llegará a ser su socio para la realización de destacadas obras de arquitectura.

En opinión de Oyarzún, al comenzar el siglo XX había imperado en el país la idea de la transformación de las ciudades a partir de «esquemas geométricos, decorativos, bidimensionales, sin análisis en profundidad» (Oyarzún, 1970, p.141). No obstante, destacó el plano para Santiago por el arquitecto estadounidense Ernest Coxhead en 1913 a petición del Cónsul chileno en Los Ángeles (*Figura 7*).



Figura 7. Plano de Santiago, Ernst Coxhead, (Chile) 1913. A petición del Cónsul chileno en Los Ángeles, U.S.A. (desde U.S.A, sobre plano base no actualizado a la fecha del proyecto). Fuente: Carvajal, 1929, pp.271-284, 339-388.

En 1914, cuando la Primera Guerra Mundial estalló, los problemas de París y su entorno se agravaron. La necesidad de producir rápidamente, y en grandes cantidades, material de apoyo a la guerra, acentuó la concentración de las industrias nuevas en los suburbios a pesar de la proximidad al frente de guerra, pues la mano de obra calificada se encontraba principalmente en París. Cuando los soldados, ya desmovilizados, regresaron, la

crisis de alojamiento y el transporte en la región parisina se volvió dramática. Más tarde, la Gran Depresión de 1929 y luego la Segunda Guerra Mundial tendrán un impacto especialmente fuerte en esta ciudad (Marchand, 1993).

Las avenidas diagonales que el Prefecto Haussmann había implantado en París se difundieron rápidamente por el mundo como idea de la modernización de las ciudades, aunque en realidad ellas fueron, según Paul-Lévy (1984), globalmente aculturantes y plurifuncionales: vector de modernidad, medio de mejorar la circulación –aunque solo entre grandes equipamientos públicos–, y agente de descomposición de la antigua estructura urbana y social.

Es sorprendente que cien años después de comenzada la reforma de Haussmann, y ante los problemas de movilidad en Santiago de Chile, el ingeniero Guillén Bustamante se preguntara en 1952: «¿Dónde está el barón Haussmann santiaguino que hiciera el milagro urbanístico realizado tantos años ha, en París?» (Guillén, 1952, p.25), ignorando que entre 1853 y 1870 Haussmann realizó una intervención enorme y de gran violencia simbólica, social, espacial y material provocando una mutación profunda pero aislada de la vivienda burguesa, todo lo cual no mejoró en lo más mínimo, con sus anchos y largos bulevares, el caótico transporte de personas y carga en París.

Así, se observa que el arquitecto Schade estuvo sumergido durante sus estudios de arquitectura en París, en un ambiente atractivo y novedoso, con la introducción del «Urbanismo» como nueva disciplina; con la creación de «Sociedad Francesa de Arquitectos Urbanistas» –la que pronto se volverá «pluridisciplinaria», siendo por ello registrada oficialmente desde 1914, como «Sociedad Francesa de Urbanistas»–; con la visión de la ciudad del futuro que Hénard aportó, especialmente para el diseño de las infraestructuras. Pero, se observa también, que Schade vivió una ciudad de París con un ambiente muy inquietante ya antes del comienzo de la Primera Guerra Mundial. La enorme carencia de vivienda de interés social en una París de 3 millones de habitantes –tipo de vivienda que nunca interesó a Haussmann porque no era rentable (Marchand, 1993) –, y las malas condiciones higiénicas en que vivía la mitad de la población de la ciudad, estaban a la vista.

Schade regresa a Chile

En la víspera de la Gran Guerra, comenzada el 28 de julio de 1914, cuando la *École des Beaux-Arts* de París cerrará sus puertas por un tiempo, Schade emprendió el regreso a Chile para retomar su labor en la Dirección General de Obras Públicas. En el viaje de retorno no le fue posible atravesar América por el canal de Panamá, pues este, si bien ya estaba en marcha blanca desde el 7 de enero de 1914, sería inaugurado oficialmente el 15 agosto de 1914, aportando una infraestructura que acortó la distancia-tiempo entre Europa y América, y también, la decadencia de casi todos los puertos de Chile.

Ya en Santiago, Schade se encuentra con algunas novedades. El arquitecto Carlos Carvajal había publicado en 1912, un ensayo titulado «Arquitectura racional de las futuras ciudades» (Ponencia en 1908 al *Primer Congreso Científico Panamericano*, Santiago), para la aplicación en Chile de la «Ciudad Lineal» imaginada por el español Arturo Soria. Planteó Carvajal la «Ciudad Lineal» como solución práctica del problema de la habitación barata. Por otra parte, una nueva ley (N°2.960, 1914) reglamentaba la ejecución de planos de ciudades y facultaba al presidente de la República para fijar cada diez años los límites urbanos de las capitales de provincias (Munizaga, 1992). También, durante el primer Congreso de Gobierno Local (Santiago, 13 al 15 de septiembre de 1914) los arquitectos Ricardo Larraín B., José Luis Mosquera y Héctor Hernández presentaron una ponencia para la transformación de Santiago, donde, aparte de postular la formación de varios centros con equipamientos de escala de barrio unidos entre sí por una red de avenidas anulares y radiales, abogaron por el fortalecimiento de un centro cívico y social construido en torno a una plaza monumental diseñada a la manera de los proyectos para Viena de Otto Wagner (1919-1911). Esta proposición será significativa en el futuro, al momento de generar una proposición para el Barrio Cívico de Santiago, (Gurovich, 2015).

Alberto Mackenna, periodista y promotor del desarrollo cultural del país, integrará en 1915 el *Comité de Transformación de Santiago* junto a Enrique Döll, Francisco Mardones, Emilio Jéquier y Carlos Carvajal, proponiendo contar con una Oficina del Plano de Santiago encargada del Plan Oficial de Santiago; Mackenna también impulsará leyes sobre expropiaciones con fines de interés

público, y sobre habitación obrera; realizará conferencias sobre los problemas urbanos, las que se publicarán en 1915; también promoverá la creación de una Facultad de Arquitectura en la Universidad de Chile, y la titulación de Arquitecto incluyendo eventualmente proyectos de planificación y diseño urbanos (Munizaga, 1992).

Los arquitectos Ricardo Larraín Bravo, José Luis Mosquera y Héctor Hernández, hicieron otra ponencia de transformación en 1915 y, en 1918, presentaron una proposición para el ensanche y embellecimiento de las ciudades chilenas. Ismael Valdés Valdés también generó ideas para trazar algunas diagonales en Santiago, expuestas en la Sociedad Central de Arquitectos en 1921 (Oyarzún, 1970).

Alberto Schade dictó, en la misma ocasión, una «brillante conferencia sobre Urbanismo» en la Sociedad Central de Arquitectos que presidía, según destacó la palabra autorizada de Oyarzún (1970, p.142). Señaló en su conferencia que, «a menos de estar en decadencia», las ciudades crecían constantemente, y ese crecimiento no debía dejarse a la imprevisión. «Prevenir para no tener necesidad de curar, el gran principio de la higiene fisiológica, es también el gran principio que domina toda la higiene social», indicaba, haciendo ver que, de esta forma, se podría evitar errores economizando millones al país, (Schade, 1922, pp.5-7). Se debía lograr que el crecimiento, la expansión, la evolución de las ciudades se hiciera conforme a un «plan ordenado», donde se encontrara previsto todo un desarrollo futuro de acuerdo a las necesidades de tránsito, de higiene, y de estética. Finalmente, abogó Schade por cursos de urbanización en las Facultades y Escuelas de Arquitectura, entre otras ideas:

1°. Porque las autoridades nacionales y locales de todos los países de América legislen en forma práctica y de perentoria obligación inicial, el estudio y la adopción de planos reguladores de todo centro urbano, recomendándose que sólo por excepción y en zonas relativamente pequeñas se siga el sistema de cuadrículas uniformes que ha predominado hasta ahora; se determine el emplazamiento, disposición y extensión de los parques, jardines plazas y carácter de sus plantaciones y otros espacios libres que tengan por objeto la higienización interior de las manzanas; se

prevea la ubicación conveniente de los edificios públicos y de los monumentos, y como complemento necesario se formule un cuerpo de disposiciones que reglamenten la aplicación de los planos en todos sus aspectos. 2° Porque las Facultades y Escuelas de Arquitectura, incluyan en sus programas un curso especial de urbanización y las sociedades de arquitectos creen clases libres y gratuitas para la divulgación de sus principios. 3°. Porque se constituyan, por iniciativas de las sociedades de arquitectos en cada ciudad de América, ligas, con el fin de despertar, dirigir y estimular la iniciativa oficial en los problemas importantes del plan orgánico de los centros urbanos; 4°. Porque se funde una «Liga Panamericana de Ciudades» (Schade, 1922, pp. 5-7).

En 1923 Schade presentará un proyecto para Santiago, *Plano de Santiago: contribución al trazado racional de avenidas diagonales y transformación de la ciudad*, (ver [Figura 2](#)). En 1928 creará del curso de Urbanismo en el pregrado de Arquitectura de la Universidad de Chile basado en el libro de Camilo Sitte según informó Oyarzún (1970, p.140). Es el año del terremoto de 1928 (Talca) a raíz del cual pronto se dictó la Ordenanza de Construcciones y Urbanización (Ley N°4563, de 1929).

Ricardo González Cortés había trabajado intensamente en la organización de los Congresos Panamericanos de Arquitectura (1920, en Montevideo; 1922, en Santiago, y 1926, en Buenos Aires), abogando por la arquitectura y el urbanismo.

Carlos Pinto Durán, periodista, publicó el proyecto *Santiago, proyecto de transformación definitiva de la ciudad* en 1928 (correspondiente al plan de 1924 del mismo autor); Francisco Mardones había estudiado un ferrocarril de circunvalación de Santiago; el paisajista alemán Oscar Prager difundió en Chile un paisajismo muy adelantado a su tiempo, toda vez que promovió y diseñó para la coherencia del proyecto con los recursos naturales de cada región.

Daniel Zamudio Miquel, realizó una tesis de título de Ingeniero Civil en 1928 en la P. Universidad Católica de Chile, titulada *La Urbanización de las Ciudades: Memoria y Proyecto* (en el Repositorio Académico, P. U. Católica de Chile), a pesar que en la época la documentación era

escasa (Oyarzún, 1970, p.141); el doctor Federico Puga aportó a la salud pública promoviendo, entre otros, la construcción del alcantarillado y la pavimentación de las calles (Ibarra, 2018); Smith Solar y Smith Miller aportaron lecciones desde sus proyectos premiados.

En tanto, en Francia, en 1928, se había creado el *Comité supérieur de l'aménagement et de l'organisation générale de la Région parisienne*, con la dirección de Henry Prost (1874-1959), el que sería creado, igualmente, en Bruselas en 1931 (Oyarzún, 1970).

En 1927-1928, Oyarzún cursó en Viena el *Seminario de Urbanismo* en la *Technische Universität Wien*, con el profesor Karl Brunner. Paralelamente cursó *Arquitectura Moderna* en la *Akademie der bildenden Künste Wien*, con el profesor C. Holzmeister, y un curso de *Introducción al Urbanismo* con el profesor O. Iltz. En la ocasión también inició el proceso para contar en Chile con el arquitecto urbanista austríaco Karl Brunner, en calidad de asesor del Gobierno y profesor de la Universidad de Chile (Universidad del Bío Bío, 1987).

La correspondencia escrita de Alberto Schade a Rodulfo Oyarzún, su socio –cuando Oyarzún estaba en misión en Viena– consultándole su opinión sobre la conveniencia de incorporar la enseñanza de la «arquitectura moderna» en Chile (Oyarzún, 1970, p.140), se produce cuando, en 1928, se estaban instaurando los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna. Sumó Schade a esta inquietud, su reflexión sobre la conveniencia de instaurar de inmediato un curso de Urbanismo de Pregrado en Chile, cuando Oyarzún ya tenía avanzada la gestión en Viena para traer al urbanista austríaco Dr. Karl Brunner con el fin de realizar un curso de Postítulo en tal materia (Oyarzún, 1970, p.140).

Schade y su curso de Urbanismo en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Chile, en 1928.

El urbanista francés Gastón Bardet destacó en 1945 que, frente a la iniciativa privada inglesa a la cabeza del movimiento a favor del mejoramiento de la vivienda popular, había sido Alemania la que tuvo el primer lugar en materia de Planificación Territorial y extensión de las ciudades. Recordó que el arquitecto berlinés Josef Stübben (1845-1936) publicó en 1880 la primera edición de su libro *Der Städtebau* (Construcción de Ciudades) (Bardet, 1983). Se reconoce en este libro del patriarca del

urbanismo alemán, un verdadero primer tratado de planeamiento urbano. El autor muestra cómo se debe respetar el pasado, recomienda no desplazar ni transformar el centro antiguo, sino «desdoblarlo»; la ciudad moderna debe yuxtaponerse a la antigua, debe someterse a la fisonomía del suelo, considerar las más detalladas condiciones locales, en especial la parcelación (Collins y Collins, 1980).

Alemania había mostrado desde fines del siglo XIX que la coordinación entre sector público y privado era posible. El acondicionamiento de los ríos y muelles portuarios, las diversas obras civiles para la producción y distribución de energías, los equipamientos urbanos, la higiene urbana, los sistemas de transporte subterráneos y de superficie, las aguas subterráneas y el alcantarillado, habían difundido una práctica urbanística altamente tecnificada que había enriquecido un concepto del urbanismo demasiado centrado antes en los objetivos estéticos (Sica, 1981). La planificación territorial, *Landesplanung*, se practicaba en las grandes ciudades de Alemania procurando que el hombre, ya fuera como individuo o como colectividad, hiciera el mejor y más racional uso del suelo a su disposición como propiedad privada, en lo individual, o como propiedad colectiva, en lo social (Muñoz Maluschka, 1952).

Por otra parte, reconoce Bardet a Camillo Sitte ([Figura 8](#)) como un gran renovador de la forma urbana con una nueva investigación sobre las estructuras orgánicas, en reacción contra la geometría y las proposiciones de Haussmann (Bardet, 1983). Stübben, amigo y afín de Sitte, le había criticado por no dar al transporte y la circulación mayor importancia en sus planteamientos (Bardet, 1983). Bardet, por su parte, no dejó de señalar que no había que confundir las grandes realizaciones del «Arte Urbano» del pasado –las que habían resuelto magistralmente problemas de su época, especialmente en el Renacimiento– con los problemas de las primeras décadas del siglo XX, de otra escala y complejidad, y que solo el «Urbanismo pluridisciplinario» podría solucionar (Bardet, 1983, p.7).



Figura 8. Camillo Sitte (1843-1903), autor de *Der Städte-Bau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen* (Planificación de las ciudades según sus principios artísticos), 1889.

Sitte abogó por un equilibrio entre los aspectos técnicos y los aspectos estéticos. Buscó una relación armónica entre los edificios, los monumentos y las plazas públicas, donde la vegetación era relevante para la higiene, pero también para la estructura arquitectónica de la ciudad. Los espacios urbanos debían tener sentido de lugar y proporcionar una acogida segura y tranquila. Insistió en la necesidad de una concepción tridimensional de la ciudad en la búsqueda de la continuidad de los efectos espaciales en el tejido urbano, y en la definición de continentes y contenidos⁴. También comprendió que los espacios públicos estaban llamados a otorgar el carácter de una ciudad, debiendo disponerse como secuencias de espacios atractivos, útiles y seguros. Su concepción del mundo natural y del mundo artificial como un todo, señaló un nuevo camino en materia de planificación de las ciudades (Collins y Collins, 1980).

En 1902 la obra de Camillo Sitte fue traducida al francés por Camille Martin, quien no solo cambió el título del libro, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen*

⁴ Sitte llegó a proponer edificios simulados de madera a escala real para apreciar el efecto de cierto proyecto de espacio urbano, antes de hacer la construcción definitiva (Choay, 1965).

Grundsätzen (Planificación urbana según sus principios artísticos) (1889) (Figura 9), por *L'Art de bâtir les villes* (El arte de construir las ciudades), sino que tergiversó la obra suprimiendo, además, párrafos y croquis. Señalaron los Collins al respecto: «Es triste tener que decir que la versión francesa es un libro completamente diferente no solo pobremente traducido, sino que realmente enuncia ideas diametralmente opuestas a los principios de Sitte» (Collins y Collins, 1980, p.79).



Figura 9. Portadilla de la 5ª edición de *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, del año de 1922, en la Biblioteca Central de la FAU de la U. de Chile. (Fondo Antiguo: Registro: FA 711.12 S622s 1922).

Los errores y cambios de la traducción francesa dan cuenta de las ideas que se divulgaron por muchas décadas entre franceses, ingleses y estadounidenses, los que leyeron la obra desde el francés (Marchand, 1993). Las mismas mofas de Le Corbusier sugiriendo que Sitte difundía las «sendas de burros de carga», parece haber sido sacada de la versión francesa (Collins y Collins, 1980, p.118). Incluso, la lectura de Sitte que hace Choay en 1965, fue a partir de la obra traducida al francés y no del original en alemán: *L'art de bâtir des villes*, Atar, Genève, H. Laurens, Paris, 1ª edición, 1902; *citations tirées de la 2ª édition, 1918* (Choay, 1965, p.276).

No hay motivos para pensar que Schade hubiera leído la obra de Sitte en un idioma que no fuera el alemán, la lengua de sus antepasados. La quinta edición del libro original en alemán (1922), se encuentra hasta hoy en la Colección Fondo Antiguo de la Biblioteca Central de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. Cabe destacar que Oyarzún, Schade, Muñoz Maluschka, y otros –muy pocos– urbanistas chilenos de la época, hablaban alemán, no existiendo versión en francés del libro de Sitte en el fondo antiguo de la Biblioteca citada. Estas personalidades no solo eran lectores regulares de las revistas alemanas, sino que también eran articulistas en alemán en ellas. Puede verse sus artículos en *Wasmuths Monatshefte Baukunst & Städtebau* (1931) (Pavez, 2012), revista dirigida por Hegemann y que en 1930 había absorbido la revista *Der Städtebau* creada por Sitte y cuyo primer número se había publicado después de su muerte, en 1904 (Collins y Collins, 1980). Los profesores del mismo Oyarzún en la *Technische Hochschule Charlottenburg*, difundieron ampliamente sus escritos en *Städtebauliche Vorträge* (Collins y Collins, 1980, p.109).

La polarización de las ideas, después de Brunner

En 1931 Karl Brunner dictó en la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Chile, el primer Seminario de Urbanismo para posgraduados en América Latina –algo más reducido que el dictado desde 1924 en Europa– preparando a la primera generación de profesionales Urbanistas de Chile. Este Seminario de Posgrado se diferenció del curso de Pregrado, por Schade, «en la naturaleza de las conferencias y en la asistencia obligada a un taller de proyectos urbanísticos» (Oyarzún, 1970, p.150).

En tanto, el arquitecto Luis Muñoz Maluschka –recibido en la Universidad de Chile en 1920– se encontraba en 1931 realizando una ponencia en Berlín, representando al Gobierno de Chile en el Congreso de Ciudades y Vivienda organizado por la «*International Federation of Housing and Town Planning*», IFHTP, de la cual fue miembro. En la ocasión presentó su ensayo «*Neue Siedlungen im Gebiet der Kolonisation*» (Nuevos asentamientos en el área de colonización) llamando positivamente la atención de los expertos asistentes, entre ellos Werner Hegemann (1881-1936) (Muñoz, 1940). Muñoz previó el impacto que tendría la evolución de los medios de transporte en la organización de los

núcleos poblados heredados de la época de la colonia española en Chile (siglos XVI al XVIII) (Pavez, 2019). Muñoz sería durante la primera misión de Karl Brunner en Chile, su contraparte, en su calidad de funcionario de la Sección de Urbanismo del Ministerio de Fomento, acompañándolo en los viajes de estudio a diversas ciudades de Chile, y traduciendo todas sus conferencias (Oyarzún, 1970).

En 1933, siendo director de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Chile el arquitecto Juan Martínez Gutiérrez, se produjo la reforma de la enseñanza acogiendo los aires de la Modernidad. Schade había dejado la Universidad en 1931, y Oyarzún, quien había continuado las enseñanzas en Urbanismo a la partida de Brunner, desde 1932, aunque localizada en el nivel de Pregrado, amplió esta materia con la creación de un «Taller de Urbanismo». La Escuela de Arquitectura creó, paralelamente, la «Cátedra de Economía» (Pavez, 2016).

En 1934, en el marco del «Primer Congreso Chileno de Arquitectura y Urbanismo» se propuso la creación de la «Facultad de Arquitectura y Urbanismo», además de la creación de una «Academia de Post Graduados», e incluso, una «Escuela de Urbanismo» en la nueva Facultad propuesta. El país sufría las consecuencias de la falta de funcionarios públicos, directores de obras municipales y especialistas de libre ejercicio, y Chile contaba con el grupo más preparado de Urbanistas de América Latina, los que podrían formar también el personal docente necesario, atrayendo incluso estudiantes de los países vecinos. Por otra parte, se propició la creación del «Colegio de Arquitectura y Urbanismo»; el «Servicio de Planificación» y la «Dirección General de Urbanismo» (Pavez, 2016).

Creada ya la Facultad de Arquitectura desde 1944, (independiente de la Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas), la Cátedra de Urbanismo vivió, a partir de 1945, un período conflictivo en el contexto de los cambios, expulsiones y renuncias que había traído la Reforma con la nueva Facultad. Diversos profesores se sucedieron en ella sin lograr consolidar la disciplina del Urbanismo, que era requerida en condiciones que satisficieran las nuevas

inquietudes y planteamientos modernos. Oyarzún recordará en 1970 que, si bien los nuevos postulados referidos a la Arquitectura, eran admirables, mereciendo aprobación unánime, «los postulados urbanísticos (véase el Plan Voisin), ofrecían serias dudas de aplicación práctica desde un comienzo. Caían en fórmulas de academismo teórico, incompatibles con los problemas complejos de la realidad urbana. Habrían acarreado entre nosotros desorientación y derroche económico; como habría de suceder más tarde, con el sólo financiamiento del plano de Bogotá», (Oyarzún, 1970). El año 1946, fue el momento en que Rodulfo Oyarzún también dejó la academia. Entre 1932 y 1946 su cátedra de Urbanismo había tenido como ayudante al arquitecto urbanista Federico Oehrens (Oyarzún, 1970).

En 1947 el Decano (I.) Ingeniero R. Harnecker, trajo a la Escuela de Arquitectura a dos nuevos profesores de Urbanismo, los arquitectos Luis Muñoz Maluschka y Enrique Gebhard, que representarían dos líneas diferentes de pensamiento para la asignatura «Planeación y Análisis Urbanístico», que se impartió en tercer, cuarto y quinto año de la carrera de Arquitectura (Pavez, 2016). Muñoz Maluschka⁵, inspirado en sus estudios y prácticas interdisciplinarias en Planeamiento Urbano realizados en Baja Sajonia, Alemania, en su experiencia como colaborador y contraparte de Karl Brunner en el Ministerio de Fomento, y como impulsor y realizador de una notable serie de proyectos de Planificación Urbana y Regional en tanto Jefe de la Sección de Urbanismo del Ministerio de Fomento, dictaba un curso matizado por las tendencias científicas que los racionalistas alemanes desarrollaban en materia de análisis, proyectos y administración urbana (Pavez, 2012). El Arquitecto Enrique Gebhard, por su parte, tomó las banderas del Movimiento Moderno y, en especial, de Le Corbusier.

La dualidad de enfoques que presentaron Muñoz y Gebhard fue destacada por el arquitecto René Martínez Lemoine, como una constante histórica, que se repetía a la escala de la Facultad de Arquitectura de la Universidad

⁵ Luis Muñoz Maluschka fue nombrado «Miembro Extraordinario» de la *Akademie für Raumforschung und Landesplanung*, en 1952, luego de más de 20 años de intercambios y transferencias culturales desde Alemania. En ese

año dejó la docencia en la Universidad de Chile, en momentos en que se creó oficialmente el Instituto de Vivienda Urbanismo y Planeación en la Facultad de Arquitectura en la misma Universidad (Pavez, 2012).

de Chile, a cincuenta años de Geddes y Howard, y a veinte años de Bardet y Le Corbusier (Pavez, 2016).

Formados en la Escuela de Arquitectura del período 1947-1952, los arquitectos urbanistas Juan Parrochia Beguín, Juan Honold Dunner y Pastor Correa Prats, desarrollarán una brillante carrera profesional en Urbanismo, reconocida al otorgárseles el Premio Nacional de Urbanismo en 1996, al primero, y en 2003, a los segundos (Pavez, 2019).

Reflexiones finales

A partir de la formación avanzada de Schade como arquitecto en la Universidad de Chile y en la *École des Beaux-Arts*, en el contexto de los aportes de los pre-urbanistas chilenos y extranjeros, a lo que se sumaron sus conocimientos directos de las ciudades europeas que visitó entre 1911 y 1914, algunas muy desarrolladas; también de sus diálogos con Rodolfo Oyarzún, su socio y primer arquitecto formado en Urbanismo por los profesores K. Brunner, y O. Iltz, en Viena, y los aportes de Ricardo Larraín sobre higiene e infraestructuras, se habrían detonado en el profesional chileno inquietudes, iniciativas y aportes en materia de Urbanismo, que enriquecieron sus reflexiones y proposición para un primer curso de Urbanismo en la Escuela de Arquitectura en la Universidad de Chile en 1928.

Este Curso, en nivel de Pregrado, instaurado 14 años después del regreso de Schade a Chile, habría encontrado su oportunidad en el año 1928, toda vez que Rodolfo Oyarzún ya tenía avanzada la gestión en Viena para traer a Karl Brunner a Chile. Un curso en nivel de Pregrado en Urbanismo, podría aportar profesionales-alumnos para el Seminario de Urbanismo, en nivel de Posgrado, que dictaría Brunner en el futuro próximo (1931), teniendo ya cursado un programa introductorio en materia de Urbanismo.

El curso de 1928, habría tenido un énfasis en materia de infraestructuras urbanas de agua potable y alcantarillado («Urbanística»), y que Schade asoció a las densidades de población y su evolución, mostrando su visión social del Urbanismo, lo que ha sido señalado como lo más destacable en su enseñanza. Posiblemente, también habría incorporado las infraestructuras para el transporte, materia que también interesó a Schade como

quedó demostrado con su proposición de diagonales para Santiago de 1923.

El curso habría ofrecido también reflexiones en un «eje histórico», a partir del conocimiento directo por Schade de la obra de Haussmann en París entre 1911 y 1914, aportándole no solo sus aspectos positivos, sino también sus efectos negativos en el espacio parisino y sus habitantes, cuando la obra ya tenía 50 años desde el comienzo de su realización, permitiendo una perspectiva del tiempo y una valoración más equilibrada de ella.

En lo positivo, se puede citar la materia de más interés para Schade, a saber, los aportes indiscutibles del equipo de Haussmann para efectos de las dotaciones de alcantarillado y agua potable de parte de París. En lo negativo, la indiferencia de Haussmann para atender las necesidades de vivienda de interés social, al centrarse en la seguridad y comodidades para el Emperador Napoleón III y la alta burguesía, desatendiendo, pero también afectando gravemente, a la gran masa de habitantes más pobres de París que fue desplazada por la reforma.

El curso de Schade también pudo haber contado con reflexiones en un «eje futurista», a partir de los planteamientos del arquitecto francés E. Hénard referidos a una nueva forma de diseñar la infraestructura, la que mejoraría significativamente la calidad de vida en la ciudad del futuro. Proposiciones relevantes, que relanzaría después Le Corbusier, pero de imposible factibilidad en París en el marco de las deudas colosales que había dejado Haussmann.

La visita de Schade a otras ciudades europeas más allá de París –no solo insoslayables en un viaje iniciático a Europa, sino parte del mandato adicional recibido: visitar las escuelas de arquitectura más destacadas de Europa central–, especialmente de Londres, Viena y Berlín, pudo haberle llevado a inclinarse por planteamientos urbanos realizados con éxito evidente tanto en Londres –ciudad ejemplar para Haussmann en materia de infraestructuras de alcantarillado y agua potable–, como en el eje austro-alemán. El curso que Karl Mayreder había empezado a dictar desde 1911, fue parte de los antecedentes encontrados en la visita que, por mandato del Gobierno de Chile, Schade realizó a la *Technische Universität Wien*, entre otros centros de enseñanza. Por otra parte, aun cuando Schade se inclinó por los aspectos técnicos del Urbanismo, no desatendió el llamado de Sitte a equilibrar

estos aspectos con la estética de las ciudades, como se puede observar ya en su discurso de 1921 antes citado.

Schade pudo hacer la lectura de Sitte directamente en el idioma alemán de la obra original, por lo cual se puede afirmar que la sección del curso de Schade que versó sobre Sitte, trató los «verdaderos» planteamientos del urbanista vienés, aunque probablemente priorizando las alternativas de solución a las graves carencias de vivienda social, la falta de salubridad urbana, y las limitaciones de la movilidad de los habitantes en Chile.

Los ejercicios prácticos en el curso de Schade, pueden haber tenido una dedicación al desarrollo de los aspectos

básicos –en nivel de Pregrado– para la formulación de los Planes Reguladores Comunales obligatorios para ciudades a partir de 20.000 habitantes, conforme a la nueva Ley General de Construcciones y Urbanización N°4.563, de 1929.

Se puede suponer, finalmente, que teniendo Schade ancestros de origen alemán, sintiera afinidad con el arquitecto austríaco Camillo Sitte, gran admirador de los valores germánicos según refirieron los Collins, y primer arquitecto urbanista que criticó –y por escrito– la reforma haussmanniana, para disgusto del Barón Prefecto y de sus admiradores 

Referencias

- Anduaga García, M. (1999). La Escuela de Arquitectura años 1900-1945. En Patricio Basáez (Coord.) *Ciento cincuenta años de enseñanza de la arquitectura en la Universidad de Chile 1849-1999*. Santiago de Chile: Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile.
- Bardet, G. (1983). *L'Urbanisme*. Paris: Presses Universitaires de France, Que Sais-Je?
- Carvajal, Carlos (1929). La transformación de Santiago. En *Arquitectura y Arte Decorativo*, órgano oficial de la Asociación de Arquitectos de Chile, Número Especial Exposición de Sevilla y Barcelona. N°s 6-7, octubre de 1929.
- Clua, A. (2017). Underground urbanity: from the carrefour à étages multiples to the 'inner street'. *VLC arquitectura. Research Journal*, 4 (1), 61-95. <https://doi.org/10.4995/vlc.2017.6963>
- Collins, G. y Collins, C. (1980). *Camillo Sitte. Construcción de ciudades según principios artísticos*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A.
- Choay, F. (1965). *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. Paris: Éditions du Seuil.
- Guillén, L. (1952). *El metropolitano de Santiago y la movilización colectiva*. Santiago de Chile: Ed. Dirección General de Obras Públicas de Chile, Departamento de Ferrocarriles.
- Gurovich Weisman, A. (2015). 150 años y 50 imágenes en torno a la realización del Barrio Cívico de Santiago de Chile: 1846-1996. En Constantino Mawromatis (Editor) *Karl Brunner en Chile. Urbanismo revisitado*, pp. 36-65. Santiago de Chile: Departamento de Urbanismo, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.
- Gurovich Weisman, A. (1993). Evocando a Don Alberto Mackenna Subercaseaux: en el cincuentenario de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. *De Arquitectura*, (4), 32-33. <https://doi.org/10.5354/0719-5427.1993.30907>
- Gurovich Weisman, A. (1992). *Notas para una antología del urbanismo en Chile*. Doc. Apoyo Docente. Santiago de Chile: Departamento de Urbanismo, FAU, U. Chile.
- Harvey, D. (2016). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Buenos Aires: Digresión Ediciones.
- Herce, M. (2013). *El negocio del territorio: evolución y perspectivas de la ciudad moderna*. Madrid: Alianza Editorial.
- Hofer, Andreas (2003). *Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina*. Bogotá: El Áncora Editores.
- Ibarra, M. (2018). La ciudad que no fue. Pioneros urbanistas en los debates de Santiago y otras ciudades chilenas. En A. Almandoz y Macarena Ibarra (eds.) *Vísperas del Urbanismo en Latinoamérica, 1870-1930. Imaginarios, Pioneros y disciplinas*. Santiago de Chile: Ril Editores, Colección Estudios Urbanos Universidad Católica de Chile.
- Jiménez-Madera, L. M. (2015). Arquitectos latinoamericanos en la École des Beaux-Arts de París en el siglo XIX. *Revista de Arquitectura*, 17(1), 73-84. <https://doi.org/10.14718/RevArq.2015.17.1.7>
- Larraín Bravo, R. (1909-1910). *La higiene aplicada en las construcciones. Alcantarillado, Agua Potable, saneamiento, Calefacción, Ventilación, etc.* Santiago de Chile: Imprenta Cervantes.

- Ley N° 2203. *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, Chile, 16 de septiembre de 1909. Disponible en <http://bcn.cl/2alc0>
- Ley N° 2960. *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, Chile, 23 de enero de 1915. Disponible en <http://bcn.cl/252sc>
- Ley N° 4563. *Diario Oficial de la República de Chile*, Santiago, Chile, 14 de febrero de 1929. Disponible en <http://bcn.cl/1wngm>
- Manríquez, D. (2017). *La arquitectura de principios del siglo XX en Chile: la obra de Alberto Schade Pohlenz* [Seminario de Investigación de Pregrado, Carrera de Arquitectura]. Instituto de Historia y Patrimonio, FAU, Universidad de Chile.
- Marchand, B. (1993). *Paris, histoire d'un ville XIX^e–XX^e siècle*. Paris: Éditions du Seuil.
- Munizaga Vigil, G. (1992). *Diseño Urbano Teoría y Método*, Santiago de Chile: Ed. Universidad Católica de Chile, Colección Textos Universitarios.
- Muñoz Maluschka, L. (1935). El plano de transformación de Santiago. *Arquitectura* (1), 18-19.
- Muñoz Maluschka, L. (1952). *Memorandum con fecha 14/07/1952, al director del Instituto de Vivienda, Urbanismo y Planeación, Facultad de Arquitectura, Universidad de Chile*. [Copia matriz en Archivo Departamento de Urbanismo, Universidad de Chile. Informa participación en, y temas del, «Congreso de las Ciencias del Suelo»].
- Oficina Nacional de Estadísticas (1930). *X Censo Nacional de Población de Chile*. Realizado el 27 de noviembre de 1930.
- Oyarzún, R. (1970). El Prof. Dr. Karl Brunner: su estadía en Chile entre los años 1929-1934. *Revista de Planificación: vivienda, ciudad, región*, (7), 139-153.
- Paul-Lévy, F. (1984). *La ville en Croix. De la révolution de 1848 à la rénovation haussmannienne*. Paris: Librairie des Meridiens.
- Pavez Reyes, M. I. (2019). Influencia europea en la planificación metropolitana en Chile: Santiago, Concepción y Valparaíso, período 1929-1965. Madrid: *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 51(201), 1-16.
- Pavez Reyes, M. I. (2016). *La Institución del urbanismo en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile: Tempranos aportes a la producción interdisciplinaria en investigación y docencia*. Santiago: Departamento de Urbanismo, FAU, U. Chile. Disponible en <http://libros.uchile.cl/index.php/sisib/catalog/book/553>
- Pavez Reyes, M. I. (2012). *Arquitecto Luis Muñoz Maluschka Planificador Territorial en Chile*. Santiago de Chile: Departamento de Urbanismo, FAU, Universidad de Chile.
- Pavez Reyes, M. I. (1992). Precusores de la enseñanza del Urbanismo en Chile. Período 1928-1953. *De Arquitectura*, (3), 2-11.
- Schade Pohlenz, A. (1922). Conferencia del Señor Alberto Schade P. [1921], Presidente de la Sociedad Central de Arquitectos. *Revista de Arquitectura*, (1), 5-7, 17-20.
- Schade Pohlenz, A. (1954). *Arquitectura Industrial*. Santiago: Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas, Escuela de Ingeniería y Ciencias.
- Schade Pohlenz, Alberto (1930, 1940, 1950): Schade Polhlenz, Alberto. [Reseña autobiográfica autorizada para:]. *Diccionario Biográfico*. Santiago: Ed. Empresa Periodística de Chile, Ediciones de 1930, 1940 y 1950.
- Sica, P. (1981). *Historia del Urbanismo: el siglo XIX*, (Vol.1). Madrid: Instituto de Estudios de la Administración Local.
- Sitte, Camillo (5ª Edición:1922). *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*. Wien: Verlag von Karl Graeser & K^{ie}.
- Universidad del Bío-Bío (Editora) (1987). *Rodolfo Oyarzún Ph.: Arquitecto*. Concepción, Facultad de Arquitectura, Construcción y Diseño, U. del Bío-Bío.
- Waisberg, M. y Mujica, E. (1999). Creación y primera etapa 1849-1899. La clase de Arquitectura y la Sección de Bellas Artes. En Patricio Basáez (Coord.) *Ciento cincuenta años de enseñanza de la arquitectura en la Universidad de Chile 1849-1999*, pp. 17-52. Santiago de Chile: Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile.