

## Arquiteturas da grande cidade: modernidades intermediárias

*Horacio Torrent*

Pontifícia Universidade Católica do Chile  
Contato: htorrent@uc.cl

### 1. Introdução

No Chile, entre 1930 e 1960, a arquitetura moderna fez parte de um projeto de transformação social e manteve uma íntima relação com as ideias propostas para a modernização da sociedade e do país; nesse sentido, as grandes obras do Estado voltadas para o bem-estar social se converteram em novas formas carregadas de significações próprias, dotadas de um sentido civilizatório, fazendo com que seus códigos pudessem ser compartilhados socialmente, já que não eram apenas figurativos mas passavam a ser transformadores da própria vida das pessoas. Estabeleceu-se uma tradição moderna na qual a forma arquitetônica, ainda que com forte carga de abstração, mantinha relação com a legitimidade social, com a convicção da ação democrática e com as aspirações de uma vida melhor, se expandindo pelo país tanto pela ação pública quanto pela ação privada. É por isso que, muitas vezes, é difícil diferenciar ou identificar as ações da iniciativa pública das empreendidas por operadores privados (inclusive pelo setor imobiliário mais voltado à especulação), tanto na cidade capital como nas cidades intermediárias, nas quais as formalizações, segundo as aspirações dos ideais modernos, foram frequentemente concentradas em uma área central.

A historiografia se descuidou desse campo e amiúde repete os argumentos do ambiente internacional sem uma verificação efetiva, efeito, sobretudo, da difusão do discurso crítico pós-moderno sobre o urbanismo moderno. Assim, a defesa de alguns lugares-comuns — como a desagregação da cidade, o desaparecimento da rua, a desintegração do tecido urbano —, desde meados dos anos 1970, ainda que efetivamente tenha ocorrido, acaba por mascarar a sua correspondência com certas formas de desenvolvimento, obscurecendo a dimensão arquitetônica significativa de outras operações urbanas que consolidaram a cidade e os imaginários urbanos de modernidade.

Propõe-se esclarecer que, durante o século XX, desenvolveu-se no Chile uma dimensão

da arquitetura moderna capaz de dar forma, caráter e expressão ao processo de concentração urbana, relacionada à sua escala e importância na estrutura territorial e na rede urbana, que aconteceu tanto nas grandes metrópoles como em algumas cidades intermediárias, e que, associado a isso, se desenvolveram ideais que alimentaram a dimensão político-técnica e profissional.<sup>1</sup> Nesse sentido, é fundamental a leitura das transformações produzidas em algumas cidades intermediárias — como Osorno, Chillán, Arica — em relação à capital do país, considerando particularmente como essas motivaram formas de revisão da disciplina do urbanismo, demonstrando um especial encantamento com a cidade moderna, que se concretiza em uma particular configuração tipológica e morfológica da arquitetura urbana,

reflexo da relação entre arquitetura e cidade intermediária.<sup>2</sup>

## 2. Arquitetura Moderna e Cidade

A arquitetura moderna esteve, desde as suas origens, relacionada a uma condição urbana, seja como resposta direta à situação das cidades no início do século seja como resposta ao fenômeno do crescimento explosivo, que as transformou em metrópoles, iniciado na Europa, mas de alcance global.<sup>3</sup>

No Chile, a arquitetura moderna esteve diretamente associada à produção do fenômeno urbano durante o século XX, e deu forma à cidade para além do espaço construído, refletindo as condições de um novo Estado atento à situação social e capaz de promover novas formas de vida possibilitadas pelo desenvolvimento técnico, econômico, material e social.

As novas formas da arquitetura estiveram diretamente associadas a um novo modelo de forma urbana, expresso na substituição dos projetos de embelezamento da cidade pela crença na arquitetura enquanto ferramenta de transformação e de geração de um novo momento capaz de impulsionar as cidades. Esse impulso esteve relacionado de modo direto ao papel da indústria da construção na reativação econômica posterior à crise de 1930. Ou seja, mais concretamente, com os esforços empreendidos pelos setores modernizadores da sociedade levados adiante para estabelecer a cidade como máquina produtiva contra o domínio da dimensão rural, que até então havia caracterizado os padrões da formação social chilena assim como seus modelos de produção. Esse processo não se concentrou apenas na cidade capital; a confiança em uma arquitetura que refletisse as aspirações construtivas das grandes cidades se reproduziu com diferentes intensidades e características por todo o território chileno.

Em 1907, aproximadamente 58% da população do Chile era rural. Em 1930, a população rural superava a urbana, quadro que se reverteria durante aquela década; em 1940, mais de 52% da população era urbana, chegando, nos anos 1950, a mais de 60%, e aproximando-se de 70% em 1960.<sup>4</sup> Cabe considerar que o crescimento da população urbana no Chile, entre 1930 e 1970, se concentrou em Santiago e nas principais cidades do país, mas o fenômeno foi se ampliando e promovendo outras áreas urbanas enquanto beneficiárias de projetos de habitação e equipamentos.

A expansão da arquitetura moderna no Chile se insere em um curso geral de aceleração do desenvolvimento urbano em todo o país (garantido tanto por uma parte do setor privado como pelo próprio Estado), refletido na metropolização da cidade e posicionando-a agora como agente estratégico do desenvolvimento econômico, em um processo cuja origem remonta ao início do século XX, mas que se potencializa ao longo da década de 1930. Se, por um lado, o Chile foi o país que sentiu a crise de 1930 com maior impacto, ele apresentou, paradoxalmente, um processo de transformação da arquitetura proveniente do investimento econômico na cidade. Uma parte importante da estratégia de recuperação econômica foi gerar emprego por meio do estímulo das indústrias que representavam o setor da construção. A partir de 1933 ocorre um maior investimento em obras públicas, um estímulo da ação privada por meio da suspensão dos impostos sobre os capitais aplicados em construção urbana. Além do incentivo aos investimentos dos fundos de pensão em habitação, o que motivou uma inusitada prosperidade da indústria da construção.

É sintomático que, nessa orientação, a arquitetura moderna tivesse um papel fundamental. A historiografia tradicional viu sua adoção no Chile como um efeito da recepção de modelos arquitetônicos estrangeiros, quando, na realidade, ela provém principalmente dos esforços para

transformar a cidade em motor capitalista da economia local, um fenômeno que, por sua vez, não deixa de ter um caráter bastante internacional. A década de 1930 foi, no Chile, o momento de reorganização capitalista, no qual a cidade começou a ter o controle econômico da produção e, portanto, devia ter uma constituição adequada para esse fim, tanto em sua conformação quanto para seu crescimento.

O edifício Oberpaur (Sergio Larraín e Jorge Arteaga, 1929-1931), tradicionalmente considerado a primeira obra de arquitetura moderna no país, deu a diretriz para um tipo de construção que consolidava a forma urbana tradicional. Uma série de edifícios construídos pela iniciativa privada, fosse por meio da isenção de impostos ou por investimentos dos fundos de previdência, demonstram correspondências formais e tipológicas entre si que indicam a existência de uma lógica projetual em relação à cidade tradicional, que dá conta de uma ideia de cidade moderna e de um paradigma de transformação urbana. Os edifícios do Fundo de Previdência de Estradas de Ferro (Eduardo Costabal, Alfredo Garafulic e Ambrosio del Río, 1934), do Fundo de Previdência dos Funcionários do Banco do Chile (José Carles e Guillermo Kaulen, 1936), do Fundo de Previdência dos Carabineiros de Chile (Carlos Puyó León, 1938), e o do Teatinos 666 do Fundo de Seguro Obrigatório (Departamento Técnico, 1949) — que apresenta um movimento interno exclusivo em rampa —, assim como o edifício Garrido Matte (Vadim Fedorov e D. A. Jayme, 1937), em frente ao Parque Florestal, são exemplos de um tipo de arquitetura que buscava afirmar novas concepções de planta, além de novas composições volumétricas e de fachadas.

O edifício Santa Lucía (Sergio Larraín e Jorge Arteaga, 1933-1936) é um dos primeiros exemplos privados desse tipo, fruto de um conjunto de operações arquitetônicas. Construído com capital próprio, aproveita totalmente as possibilidades

de um terreno longo e estreito, dando forma a uma das esquinas mais significativas do centro de Santiago. Embora construído utilizando estrutura de concreto armado, a distribuição do interior dos apartamentos, altamente compartimentada, responde ainda a critérios tradicionais de organização. Um caso singular é o Edifício Santa María (José Carlés, 1937-1939), parte de um conjunto de construções promovido pelo Banco do Chile, resposta direta da aplicação da Lei de Venda por andar ou domínio horizontal aprovada em 1937. Situado na margem norte do rio Mapocho, em frente ao tradicional Parque Florestal, a peça monolítica de quase 100 m de comprimento é uma afirmação precisa das possibilidades de uma nova arquitetura capaz de construir a grande cidade. A confiança na potência das operações arquitetônicas, capaz de superar o processo tradicional de incorporação lote a lote próprio do tecido urbano do outro lado do rio, se manifesta também no caráter compacto da construção, reforçado pela repetição e pelo ritmo das janelas, assim como pela unidade material. Além do mais, o edifício está situado em continuidade às edificações desenvolvidas por Costabal e Garafulic para o mesmo Banco do Chile no terreno adjacente (Edifícios na Avenida Santa María, 1936), constituindo uma nova frente urbana em relação ao rio.

Assim, foram lançadas as possibilidades técnico-formais que ofereceriam, posteriormente, as edificações em altura como alternativa para o centro da cidade, desenvolvidas em obras como os edifícios La Marina (Covo, 1946), da Praça Bello (Sergio Larraín, 1954), Arturo Prat (Sergio Larraín e Emilio Duhart, 1956), da Praça Baquedano (Santiago Roi e Manuel Marchant Lyon, 1953-1957), ENACO (Jaime Larraín, Osvaldo Larraín, Roberto Müller e Jaime Rodríguez, 1964), para citar alguns.

Mas não se trata de uma arquitetura que tem apenas Santiago como campo de experimentação. Ao contrário, a ideia de construir uma arquitetura

para a cidade grande se difunde pelo território de maneira excepcional. Em Valparaíso, uma série de prédios modernos ocupam os principais lugares da trama urbana, como o conjunto da Praça Victoria (1936) e o edifício da Cooperativa Vitalícia (1937), ambos de Alfredo Vargas Stoller. A partir dessas obras iniciais, as estratégias se reproduziram em diversas cidades intermediárias, mesmo que muito mais tarde, como o edifício Plaza, em Temuco (Searle, 1959); o edifício Prales, em Valdivia (Anwanter e Cerda, 1952-56); o edifício Baburizza (Mitrovic, 1953) ou o edifício Las Palmas (Bolton, Larraín, Prieto e Lorca, 1955), em Viña del Mar.

Quase todas essas obras indicam, na verdade, a existência de concepções comuns, uma recorrência de características, um repertório mais ou menos sistemático de opções formais. Mantêm entre si uma essência lógico-formal, que poderia se entender ainda como um modo do projeto responder ao traçado da cidade constituída. São obras que têm uma importância urbana garantida por suas dimensões, seja pela aceitação do traçado urbano pré-existente, seja pela alteração desse traçado por meio de uma imposição arquitetônica que busca afirmar uma nova forma urbana. Novas ideias urbanas que serão postas em prática não apenas nas grandes cidades, mas também em uma série de centros de menor relevância, são fundamentais para dar sentido à rede urbana nacional: as cidades intermediárias.

### 3. As cidades Intermediárias

A maioria da população urbana do mundo vive em cidades intermediárias. As cidades intermediárias têm sido habitualmente vistas como alternativas ao crescimento das megalópoles, porque podem contribuir para estruturas territoriais mais equilibradas; estabelecem relações mais diretas com seu entorno territorial, econômico e social; permitem uma maior participação da população no governo da cidade; e, sobretudo, porque podem

oferecer melhor qualidade de vida para sua escala urbana.<sup>5</sup>

Uma das variáveis habituais para a definição da cidade intermediária costuma ser o número de habitantes e, embora haja grandes diferenças em sua consideração, quase todas as definições costumam se iniciar em uma escala que abrange vinte mil habitantes. Algumas outras considerações por exclusão são: que não seja capital e que não faça parte de uma área metropolitana. São escassas as análises sobre as cidades intermediárias.<sup>6</sup> A maioria se concentra em estudos de caso e são poucas as aproximações que consideram seu papel na rede urbana nacional e em relação à difusão da inovação.

Entretanto, a aproximação mais conclusiva para sua definição está em que tenha um papel territorial claro. Um estudo sobre esse tipo de cidade estabeleceu que “as cidades médias articulam o território e funcionam como centros de referência para um território mais ou menos imediato”; “são centros servidores de bens e serviços mais ou menos especializados para a população do mesmo município e de outros municípios (assentamentos urbanos e rurais), mais ou menos próximos e sobre os quais exercem certa influência”; “são centros de interação social, econômica e cultural”; “são assentamentos ligados a redes de infraestrutura que conectam redes locais, regionais e nacionais”; “são nós que articulam fluxos de referência”; “são centros que costumam acomodar níveis da administração pública e que têm menor competitividade econômica em comparação com a metrópole ou grande aglomeração urbana que tende a concentrar as funções superiores do sistema...” (UIA, 1996).

Nesse estudo, notava-se que algumas das características que poderiam assegurar uma dinâmica bem-sucedida e um bom posicionamento na rede urbana seriam, entre outras: o grau de coesão social, cooperação e vontade dos principais agentes sociais da cidade; a gestão institucional local-territorial do meio e de seus recursos; a capacidade para melhorar a qualidade física e

ambiental da cidade e seu território e garantir níveis mínimos de habitabilidade a seus cidadãos; a vontade de levar adiante um projeto cidade; as estratégias de especialização competitiva e de complementaridade que estas desenvolvam; a capacidade criativa do meio e a capacidade de adoção de inovações; a capacidade local e territorial de criar identidade própria (UIA, 1996, p. 45).

As cidades intermediárias foram a base de difusão das inovações. MOSELEY (1977) desenvolveu particularmente esse tópico em um texto clássico no qual interpreta o valor que os centros de crescimento têm em relação à inovação. Assumiu a definição de Friedmann, que indicava que “a inovação é a introdução de ideias percebidas como novas em um sistema social dado” (MOSELEY, 1977, p. 79), o que também pode ser uma ideia emprestada ou copiada, que inclui a incorporação de conhecimentos práticos e técnicos e que ocupariam o lugar das formas mais tradicionais de fazer as coisas. A difusão da inovação, esclarece, “se refere unicamente à aceitação, ao longo do tempo, de alguma ideia específica ou prática” e que se realiza tanto no tempo como no espaço. MOSELEY cita um trabalho particularmente interessante “sobre a adoção, no Chile, de serviços contra incêndios, hospitais, purificadores, estações de rádio etc., no século passado e começo do século XX, que confirma uma relação significativa, embora débil, entre a data de adoção e o tamanho da cidade” (PEDERSEN, 1970). Segundo o autor, 70-85% das adoções ocorreram em pequenas cidades depois que uma grande cidade próxima a houvesse adotado, ou seja, agiu em alguma combinação dos efeitos hierárquicos e de vizinhança (MOSELEY, 1977, p. 82).

#### **4. Cidades intermediárias e Arquitetura Moderna no Chile**

No Chile, as cidades intermediárias tiveram participação chave na conformação urbana

do país durante o século XX, propiciando um desenvolvimento que atualmente se pode chamar, por suas características, de sustentável. Além disso, desempenharam um papel fundamental na estrutura territorial, principalmente porque se converteram em alternativa ao crescimento expansivo das grandes cidades, particularmente na capital e em grandes portos.

As cidades ou áreas urbanas que concentraram maior população durante o século XX foram principalmente três: Santiago, Valparaíso-Viña del Mar e Concepción-Talcahuano. Em geral, tendeu-se a estabelecer o domínio de uma grande cidade sobre o resto do território, provocando uma hierarquização fortemente estruturada das funções urbanas. De modo semelhante, as antigas capitais provincianas e as sedes do poder regional concentraram funções e população em grande medida; portanto geraram, historicamente, alguma capacidade econômica para desenvolver um ambiente urbano em consonância com seu papel territorial.

A situação de predomínio das grandes cidades foi frequente na quase totalidade de campos, tanto nos do desenvolvimento quanto nos da cultura. De modo particular, a noção de predomínio se estendeu também à historiografia da arquitetura e do urbanismo e aos estudos sobre o patrimônio moderno. É comum se observar que as narrativas historiográficas identificam fortemente as condições da capital com as outras cidades do país. É certo que uma parte importante do debate profissional estava assentado em Santiago, sobretudo porque era ali que se situavam as duas escolas que formavam arquitetos até os anos 1950<sup>7</sup>.

As concepções da arquitetura moderna integraram ideias claras sobre um novo tipo de cidade que se estendia sobre o território. A recorrente interpretação do fenômeno urbano e a transformação positiva operada nas cidades tiveram por objeto de tratamento a cidade capital ou as cidades grandes, ofuscando a

consideração da extensão do fenômeno a todo o país. Historicamente, as cidades intermediárias exerceram papel de concentração de população que não conseguiu, por comparação, influir no processo de hierarquização urbana polarizado em grandes cidades, porém desempenharam função relevante na estruturação territorial das diferentes áreas geográficas imediatas.

De modo frequente, é nos casos menos relevantes que se pode enxergar a relação entre a aspiração do futuro urbano e as possibilidades da arquitetura de lhe dar forma e de qualificá-lo harmonicamente. Ao menos assim verifica-se, em uma escala, o tamanho urbano quase similar e em momentos de significativos desafios para o futuro das cidades em cada situação. Os casos de Osorno nos anos 1930, Chillán na década de 1940 e Arica entre 1950 e 1960, são lucernas no trânsito temporal das ideias e da relação dialética entre arquitetura moderna e cidade. Nas três cidades, o planejamento urbano foi essencial no momento de formar o ambiente adequado para o desenvolvimento. Além disso, a relação entre projeto urbano e arquitetura foi realmente importante na formação do espaço citadino e, por conseguinte, da qualidade de vida das cidades.

### 5. Cidade Moderna: Osorno, 1929

Osorno foi fundada em 1558, com o modelo da planta regular da cidade hispano-americana; abandonada, foi posteriormente repovoada em 1793 com traçado similar, mas com um deslocamento angular nas ruas, o que originou quarteirões em paralelogramos. Durante o século XIX, a cidade se tornou centro da atividade rural e pecuária da zona sul administrada por colonos e imigrantes europeus e, a partir do início do século XX, transformou-se em destino turístico nacional. Havia sido uma cidade formada por arquiteturas com algum caráter proveniente das diferentes coletividades, muitas delas em madeira; o aumento

da atividade econômica a colocou na frente de um processo de renovação urbana, que adquiriu características inusitadas para o ambiente chileno da arquitetura e do urbanismo da época.

Em 1929, as autoridades municipais, de início fazendo eco às disposições nacionais para contar com projetos regulamentares nas grandes cidades,<sup>8</sup> encomendaram um dos primeiros projetos urbanos do país e, sem dúvida, o primeiro que consolidou uma imagem urbana francamente moderna.

O projeto, desenvolvido por Oscar Prager, orientava o desenvolvimento da planta urbana em relação às novas atividades econômicas, principalmente no tocante ao porto e à estrada de ferro, setorizando de forma clara as atividades econômicas e industriais, corrigindo os problemas do traçado e, sobretudo, configurando morfologicamente um centro urbano homogêneo e altamente qualificado por seu caráter (BARRÍA, 2014). Prager apresentou seu “Projeto de Transformação de Osorno” em junho de 1930, que, além da setorização em termos funcionais, caracterizava a forma urbana. As estratégias para isso eram três: o traçado de três diagonais, a configuração de locais específicos — como a praça central, o largo de San Francisco ou a Alameda Mackenna — e a homogeneidade da edificação por setores. Em todas elas, em maior ou menor medida, a arquitetura era fundamental. As diagonais eram projetadas com um sentido funcional inicial, mas também por suas qualidades representativas empregadas pelo urbanismo do século XIX; a conexão diagonal entre a estação da estrada de ferro e a praça principal era uma tática para valorizar o espaço urbano ante a afluência de turistas. As operações sobre locais particulares eram parte de uma estratégia de qualificação urbana, como as que a arte cívica vinha propondo naqueles anos. Nos três casos, as operações urbanas eram dominadas pela concepção arquitetônica. O projeto para a Alameda Mackenna, baseado em uma formalização paisagística do jardim central, a partir de um edifício do Centro Cultural ou Cívico, era “uma

obra puramente arquitetônica” (PRAGER, 1930). O novo projeto para a praça estava traçado em relação a suas margens e orientava magistralmente a simetria entre os prédios.

Contudo, o mais significativo é a concepção da ligação entre arquitetura e forma urbana que o projeto viabilizava. Para as áreas residenciais, propunha edificação descontínua, enquanto que para as áreas comerciais, ou seja, o centro da cidade, sugeria agrupamento contínuo “adaptando-se melhor a um efeito arquitetônico” (PRAGER, 1930). As alturas deviam ser uniformes, sobretudo “para ter um conjunto arquitetônico mais harmonioso e homogêneo”, o que não “impediria a construção de arranha-céus... (que) cumprindo as novas especificações para construção, podem dar à cidade novos atrativos do ponto de vista arquitetônico” (PRAGER, 1930). Com efeito, as novas construções alcançaram novas alturas, ainda que sem contrastes. E a particularidade de contar com uma comunidade com origem na imigração alemã e uma série de arquitetos recém-formados fizeram com que a arquitetura moderna protagonizasse a realização do projeto.

Mas este também atribuiu outras características singulares à forma urbana, principalmente em relação à articulação de volumes nas esquinas e ao estabelecimento de um dispositivo adequado à situação climática — a marquise —, que se propôs de forma contínua e à mesma altura para cada quadra, de “execução rigorosamente horizontal” e de concreto armado, “com apoio exclusivo na parede da qual se originam” (PRAGER, 1930). Essa adequação havia surgido na consideração do projeto do hotel Burnier, de Carlos Buschmann (1930-1932), que iniciou as construções que foram dando forma à cidade a partir do projeto. Um processo que foi seguido pelos edifícios do governo (1934), pela Sociedade Agrícola e Pecuária (1937), ambos também de Buschmann, no entorno da praça, assim como pelo Colégio Alemão de Freitag (1929-1935), ou pelas novas edificações da Rua Ramírez,

além de outros construídos posteriormente (como os edifícios Hott e Plaza), que representam um dos conjuntos urbanos de maior importância patrimonial (TORRENT ET AL., 2013).

## **6. Desastre e oportunidade: urbanismo e arquitetura moderna da reconstrução de Chillán, 1939**

A cidade de Chillán havia sido fundada em 1580, como parte da ocupação territorial espanhola no vale central do Chile. Desde suas origens esteve submetida a terremotos sucessivos — sendo o mais importante dessa série o de 1835, que destruiu a cidade. Depois disso, foi transferida e estabelecida definitivamente em 1836 — ou refundada pela quarta vez —, ocasião em que se utilizou uma planta feita pelo engenheiro Lozier que compreendia uma estrutura regular de doze quarteirões quadrados por lado, entre quatro avenidas perimetrais, com uma praça central e quatro em direção às extremidades.

A cidade se restabeleceu e prosperou durante quase todo o século XIX, transformando-se, no início do século XX, em uma das cidades intermediárias de maior importância na estrutura territorial do centro do país, atingindo inclusive cerca de 35 mil habitantes. Culminando com a construção definitiva das quatro avenidas previstas na planta de Lozier, em 1890, foi se configurando de forma contínua uma verdadeira fábrica urbana no Centro. Em sua maioria, eram edifícios feitos em alvenaria ou barro, mas que mostravam uma significativa diferença em relação ao modo de se construir em adobe do passado colonial, revestindo-se de uma arquitetura surgida dos manuais do estilo neoclássico.

Foram esses edifícios, de uma tecnologia pouco apta para um solo sem capacidade estrutural, os totalmente destruídos no terremoto de 24 de janeiro de 1939, que reduziu a cidade a escombros (TORRENT, 2013a). O desastre foi um dos

mais importantes da história do país, com maior destruição e perda de vidas humanas, que alguns registros de época mostram próximo a 23 mil habitantes. Seu impacto foi tal que sensibilizou a estrutura institucional e suscitou um definitivo avanço na legislação urbana e sobre construções, que, embora se tivesse estabelecido havia quase uma década, tomou forma definitiva apenas em 1939.

A partir do terremoto de Chillán, se propôs também uma nova concepção do planejamento em nível nacional, e foram criadas duas instituições que seriam essenciais para a reconstrução e o desenvolvimento econômico e urbano posteriores: a Corporação de Fomento da Produção (CORFO) e a Corporação de Reconstrução e Auxílio (CRA). A CORFO assumiu o desenvolvimento do país, inicialmente com a substituição de importações, e desempenhou papel fundamental na realização das diferentes condições econômicas na estrutura territorial. A CRA, por outro lado, foi a encarregada direta da recuperação das cidades e, nesse contexto, ficou com as atribuições de, entre outras, formular um plano de reconstrução da área devastada; determinar quais aldeias e cidades seriam reconstruídas; desenvolver os projetos reguladores, fossem totais ou parciais; conceder empréstimos hipotecários às vítimas; aprovar as construções de obras fiscais; ditar as normas para as obras que se realizassem na área; além de um encargo que particularmente causaria polêmica: expropriar, comprar, vender ou permutar propriedades para cumprir os projetos, incluindo ruas, praças e bens de uso público (MUÑOZ MALUSCHKA, 1940).

A cidade havia sido destruída principalmente pela qualidade de seu solo, mas também pelas tecnologias utilizadas até aquele momento para a sua construção. O aniquilamento foi quase total, e representou a ocasião para a realização de uma nova planta da cidade: uma oportunidade que quem defendia a transformação moderna do mundo urbano não deixaria de aproveitar. Por um lado, o processo de modernização já tinha,

no Chile, um curso traçado a partir dos anos 1930; por outro, o fenômeno da urbanização crescente e os ideais e representações da cidade moderna estavam já plenamente instalados, propiciando uma reconstrução material diferente da que tivera lugar em terremotos anteriores. Entretanto, e principalmente, o instrumental para pensar e administrar o desenvolvimento urbano, assim como o correspondente para regular sua construção, já tinham uma década de elaboração e poderiam ser postos em prática, ou melhorar, como efetivamente ocorreu. As normas de construção, que haviam surgido a partir do terremoto de Talca, já estavam em plena vigência. As correspondentes ao planejamento urbano, apesar de vigentes, ainda eram sistematicamente solicitadas pelas autoridades, que insistiam na realização dos projetos reguladores das cidades com mais de vinte mil habitantes.

Com efeito, a necessidade da reconstrução foi conveniente ao estabelecimento dos projetos em torno dos quais havia uma controvérsia generalizada, que questionava alguns dos conteúdos e as orientações do planejamento urbano, como a postulação da figura de Le Corbusier para a realização dos projetos urbanos para Chillán e Concepción. O fato levantou polêmica (BANNEN; PÉREZ; VÁSQUEZ, 2009) e dividiu os arquitetos e urbanistas locais, que discordavam não só quanto à figura e ao pensamento utópico, mas também, e principalmente, quanto às questões programáticas fundamentais do urbanismo moderno, como a propriedade do solo ou as condições de setorização. O urbanismo instituído sobre as noções mais tradicionais enfrentava uma nova forma de conceber o projeto da cidade.

O momento era vantajoso para que os impulsores do urbanismo moderno no país alcançassem destaque. O projeto de reconstrução da cidade de Waldo Parragués (1939) negava a possibilidade de manter seu traçado; reproduzia, em parte, algumas das ideias da Ville Radieuse (TORRENT, 2013b), que propunha um sistema circulatório para



automóveis, um centro administrativo hierárquico, em uma cidade setorizada, com gabarito de dois andares de altura, com habitações idênticas rodeadas de verde e com predomínio de um sistema de organização urbano-arquitetônico igualitário para a população.

A reconstrução de Chillán se baseou em critérios bem mais tradicionais que os aspirados. O projeto urbano estava abandonando, gradualmente, toda a característica inovadora em termos de design ou forma. Em um primeiro momento, o projeto desenvolvido por Muñoz Maluschka na Seção Urbanismo da Direção Geral de Obras Públicas, embora mantivesse o esquema tradicional da cidade de doze por doze quarteirões, previa uma transformação na planta (LA DISCUSIÓN, 1939a). Mantinha os quarteirões regulares em oito por oito, com a transformação das ruas que uniam as quatro praças intermediárias em avenidas com a retirada da edificação; incorporava a extensão de uma das ruas centrais para convertê-la em avenida de três pistas — o que foi realizado em parte —, de modo a reunir em um eixo a estação de trens (com um entorno monumental), a praça principal e um dos acessos à cidade. Propunha, também, a inclusão de três diagonais menores e áreas verdes que cercavam cursos de água e canais pré-existentes. O fato mais notável na relação entre arquitetura e cidade talvez tenha sido um sistema monumental que integrava a praça principal a um parque linear de quinhentos metros que contava com uma avenida traçada em meio aos quarteirões e na qual se erguiam edifícios públicos.

O projeto foi perdendo sua força frente aos embates dos proprietários das terras, que promoveram uma campanha contrária, chegando a divulgar informações falsas sobre as expropriações. As propostas foram se reduzindo aos poucos e, finalmente, terminaram em uma série de medidas razoáveis, que consolidavam a estrutura urbana anterior, com a incorporação de algumas das propostas ao nível viário. Em síntese, e no que

compete às relações entre arquitetura e urbanismo, o projeto definiu principalmente o “Bairro Administrativo” ao redor da praça, o centro comercial da cidade em torno do mercado e sobre a avenida, uma área industrial ao sul, e propôs uma série de pomares (áreas de produção agrícola) familiares na periferia. As edificações do bairro administrativo seriam recuadas, com gabarito de três ou quatro andares e principalmente de agrupamento contínuo, mantendo-se os jardins frontais; na área comercial, seriam de dois ou três pavimentos; e na área residencial, com o mesmo gabarito, porém dispersas, com possibilidade de dispor-se de imóveis de acordo com as condições financeiras dos proprietários.

Confrontado pela deterioração de suas ideias diante das posições contra o projeto, foi o próprio Luis Muñoz Maluschka que afirmou, no contexto de uma exposição do projeto às autoridades regionais e municipais, que:

*(...) não nos atrevemos a tentar outras mudanças que seriam de enorme importância e transcendência, porque vimos que se trata de fazer predominar o interesse criado antes que as conveniências gerais. Isso é lamentável do ponto de vista da modernização de Chillán. Estamos aqui em um ambiente hostil às inovações que o planejamento moderno exige (LA DISCUSIÓN, 1939b).*

Uma enorme confissão do abandono das expectativas do planejamento urbano e, particularmente importante, quando se entende que a posição do próprio Muñoz era moderada em comparação às possibilidades que o urbanismo já possuía contemporaneamente.

O projeto, em suma, registrou algumas das grandes ações que poderiam se desenvolver em um vasto contexto, sobretudo aquelas que se realizariam com os recursos do poder central, que foram, diretamente, para a arquitetura pública ou, indiretamente, às obras privadas por meio de

empréstimos imobiliários. O plano tomou forma definitiva em uma dialética da afirmação da forma urbana contínua para o centro e a dispersão de residência no resto do tecido urbano.

A operação central foi destinada a formar o centro, principalmente o Bairro Administrativo. O prédio dos Serviços Públicos e Intendência, de Benavente e Morales (1940), compôs um dos lados da praça, ocupando um quarteirão completo, com uma planta simétrica que libera espaço interior e deixa um grande pórtico com pilares livres, estabelecendo continuidade ao vazio, provavelmente um resquício de sua participação no sistema monumental que as versões anteriores do projeto propunham. Também em frente à praça, a Prefeitura, o Teatro Municipal e o Liceu Técnico de Müller e Cooper (1940) formaram uma peça unitária de escala e composição notáveis. Do outro lado ficava a Catedral, projetada por Hernán Larraín (1939-50), que completava o conjunto patrimonial. No mesmo contexto se projetaram também algumas obras, como a Estação de Trem de Chillán, de G. Bustos, do Departamento de Arquitetura F.F.C.C (1940). Em torno da área do Mercado se consolidou uma forte imagem urbana de continuidade, caracterizada por sua arquitetura moderna.

A arquitetura residencial — em grande parte produto da concessão de empréstimos — configurou um ambiente urbano de exceção, tanto nas áreas em que assumiu continuidade formal como naquelas em que as obras apareceram unitariamente ou casadas (CERDA, 1990). Em geral, a continuidade está evidenciada pela repetição de alguns elementos da arquitetura, principalmente as articulações entre os planos, as curvas e as janelas contínuas, com algumas características próprias da arquitetura moderna.

O desafio da reconstrução de Chillán marcou particularmente a relação entre as concepções urbanas e a produção da arquitetura moderna. Embora as alternativas do planejamento pretendessem estabelecer um novo modo de

conceber a cidade, o predomínio da constituição formal tradicional fez com que a concentração patrimonial de arquitetura moderna assumisse traços de particularidade e exceção.

#### 7. Arquitetura, região e transformação substancial: Arica, 1959

Arica foi fundada em 1536 sobre a costa e declarada cidade em 1570. Contava com uma estrutura urbana baseada em um tabuleiro de jogo de damas, e adaptada à topografia de um solo com terraços e ondulações que fazem com que as ruas sejam inclinadas em direção ao mar. Tinha sido parte do Peru até a Guerra do Pacífico. Em território chileno desde 1883, teve um crescimento paulatino, provocado pela condição de fronteira com sua vizinha Tacna. Desde 1929 definitivamente incorporada ao país, sofreu com terremotos, ressacas e ciclones, que transformaram seu aspecto físico.

Vários autores consideram que tanto a cidade quanto sua região sofreram durante décadas o abandono da administração (ARRAU, 1953). Entretanto, no começo dos anos 1950, iniciou-se uma mudança substancial. O Estado promoveu o desenvolvimento regional por meio do incentivo à atividade econômica, estabelecendo o Porto Livre em 1953, o que durou até 1962. Desde o momento de sua declaração como porto livre e concedidas as isenções, a situação de letargia mudou substancialmente e desencadeou-se uma atividade urbana inusitada, levando a uma importante migração que provocou um inicial crescimento desmedido e desorganizado da cidade pela cessão de terras. Alguns esforços imediatamente posteriores, como uma proposta de projeto, permitiram que a situação fosse controlada. O Plano Regulador de 1954, que havia sido realizado por Jorge Poblete Grez, estabeleceu uma estrutura viária básica e uma setorização, atendendo principalmente às atividades do porto.

Em 1958 foi criado um órgão de características particulares, próprio do planejamento desenvolvimentista, a Junta de Progresso de Arica, que teve por objeto manter na região os recursos econômicos gerados pelo porto livre. A Junta promoveu o desenvolvimento da cidade e da região de um modo inusitado; a população assentada na cidade rapidamente se multiplicou por três e a atividade econômica teve um aumento proporcional, o que alterou profundamente as demandas por habitações e materiais, e suscitou a necessidade de planejamento urbano (BALCARCE, 2008).

No projeto desenvolvido em 1960, a disponibilidade de terras para a extensão e a viabilidade foram fundamentais para a formulação de uma estratégia que estendeu o limite urbano. Mas também orientou a ação da autoridade municipal e levou à realização de dois planos diretores, um para o “ajuste do novo porto marítimo à cidade e toda a zona costeira ao pé do histórico morro” (GONZÁLEZ MONTECINOS, 1960) e outro para o Bairro Cívico que, assentado sobre quarteirões na maior parte vazios, se propunha a renovar o setor e a orientar o crescimento em direção ao norte, com a concentração de prédios públicos. A realização da IV Convenção do Colégio de Arquitetos do Chile, em 1967, foi um claro reconhecimento da importância que a cidade possuía no contexto profissional. Àquela época já se havia desenvolvido um amplo conjunto de obras de grande valor. Posteriormente, o estudo de pré-investimento desenvolvido por Emilio Duhart, em 1969, consolidou a relação entre cidade e região e reafirmou as características do projeto (DUHART; SUÁREZ, 1968).

A atividade da Junta consolidou um “poder que mantém os cidadãos plenos de imagens de edifícios e construções necessárias para o desenvolvimento da vida ariquenha” (GONZÁLEZ MONTECINOS, 1960). A Junta desenvolveu de maneira intensiva

a construção de edifícios que mudaram a imagem urbana rapidamente:

*(...) a incipiente materialização desta multidão de sonhos de renovação de edifícios pode ser apreciada antes ainda de se pisar em terra firme, quando se viaja de avião, pois do ar, sobre os tetos cinzas e planos da antiga construção, se erguem diversos edifícios novos, de cores chamativas e diferentes formas (GONZÁLEZ MONTECINOS, 1960).*

A arquitetura moderna foi a protagonista da transformação urbana (ALTIKES, 2012), tanto pela significação da novidade que veiculava como pelas capacidades que podia desenvolver no ambiente tropical e a condição de oásis da cidade. A planta livre, a forma aberta, a relação entre interior e exterior, a porosidade e também a experimentação construtiva e maiores graus de liberdade na configuração estrutural foram estratégias chave do projeto e que aproximaram arquitetura e cidade “numa eterna primavera”.

Desde 1953, principalmente de 1958 até 1975-1978 aproximadamente, foram desenvolvidos os projetos mais emblemáticos marcados por sua qualidade arquitetônica (TORRENT ET AL., 2013). Tanto a População Chinchorro (1955-1956), como o Conjunto Habitacional Estádio (1957), de Bresciani Valdés Castillo e Huidobro, marcaram as apostas iniciais em torno da habitação com uma aproximação formal e urbana de grande qualidade, que seria continuada na População Lastarria de Saint Jean, Moraga e Vallejo (1961-1963). Também da equipe Bresciani Valdés Castillo e Huidobro, o estádio para o Mundial (1957-1962) é uma magnífica exploração estrutural e funcional, assim como o Cassino de Jogos (1961-1965), inicialmente um Centro Cultural, foi uma exploração formal avançada para a arquitetura chilena. No mesmo âmbito urbano, a sede da Universidade do Chile, de Mauricio Despouy (1966), pesquisou as relações

climáticas do brise soleil e a configuração do edifício com alta densidade e baixa estatura.

Outras pesquisas aconteceram em obras, como a sede da Universidade Católica do Norte, de Garretón e Calvo (1969), e o Balneário La Lisera, de Gastón Saint Jean (1960-1961), com uma aproximação paisagística de vanguarda que se verifica também em algumas obras posteriores, como a Piscina Olímpica, de Berthelon, Meza, Román (1971-1974). Em resumo, a Junta abrangueu a associação total da arquitetura moderna ao desenvolvimento da cidade, portanto seu legado foi um conjunto patrimonial de excelência, que atua na dimensão urbana por meio de pontos estratégicos que dão caráter à imagem urbana e criam a identidade da cidade.

Durante cerca de duas décadas Arica mudou radicalmente e se consolidou como cidade intermediária. Nesse caso, a vontade de levar adiante um projeto-cidade havia tomado forma institucional e alcançaria um desenvolvimento fortalecido que durou até a troca da política econômica do país, no início dos anos 1980. O trabalho da Junta de Progreso pode ser registrado como um caso chave no desenvolvimento do instrumental do planejamento moderno.

## 8. Arquitetura e cidade: uma nova tradição

Em Osorno, a relação entre projeto urbano e arquitetura moderna chegou ao seu ponto máximo muito cedo. Em uma ordenação inicial dominada pelas ideias urbanas da arte cívica, a relação direta propiciada com a arquitetura moderna causou uma das formações patrimoniais mais marcantes.

Em Chillán firmou-se a forma mais pragmática do urbanismo local; os escopos do projeto urbano foram, paulatinamente, revisados em comparação às condições e possibilidades impostas pela realidade da gestão. Apesar disso, a determinação de uma administração pública forte e organizada

impulsionou a configuração de um ambiente urbano de condições modernas, dominado por um conjunto de arquiteturas públicas no Centro e com uma dispersão de arquiteturas residenciais de excelente qualidade, fazendo com que quase toda a cidade assumisse o patrimônio moderno.

Em Arica, as formas do planejamento urbano se relacionaram com a dimensão regional e com a gestão de um organismo descentralizado, e resultaram em uma forma urbana protagonizada pelas arquiteturas modernas e uma cultura firmada em torno do futuro da cidade.

As três cidades possuem um patrimônio moderno de excelência, surgido a partir da relação entre planejamento urbano e definição edilícia que, na atualidade, parece estar ausente da concepção urbana dos agentes públicos, dos operadores privados e dos profissionais que exercem ambas as funções. Uma dialética entre arquitetura e cidade, como a que gerou esses conjuntos patrimoniais modernos, e que se confirma na tradição cultural de ambas as disciplinas no país seria, sem dúvida, bem-vinda novamente.

## Referências Bibliográficas

ALTIKES, P. La junta de Adelanto de Arica. Ciudad y proyectos, 1958-1976. In: MUÑOZ, M. D.; ATRIA, M.; PÉREZ, L.; TORRENT, H. (Ed.). Trayectorias de la ciudad moderna. Docomomo Chile, Universidad de Concepción; Dirección de Extensión; División Publicaciones; Concepción: Chile, 2012. p. 95-99

ARRAU, E. Conozcamos Chile. Arica. Boletín del Colegio de Arquitectos, v. 25, p. 17-21, ago. 1953.

BALCARCE V., Esteban. Proceso de modernización del espacio urbano en Arica-Chile durante el período del puerto libre y la junta de adelanto, (1953-1976). Tese de Doutorado; Pontificia Universidad Católica de Chile,

Santiago, 2008.

BANNEN, P.; PÉREZ, F., VÁSQUEZ, C. Alternativas del frustrado viaje de Le Corbusier a Chile en 1939. In: TORRENT, H.; FERRADA, J. (Ed.). Patrimonio moderno y ciudad: Actas 3er Seminario Nacional Docomomo Chile. Valparaíso, Chile: Docomomo Chile – Pontificia Universidad Católica de Valparaíso; 2009.

BARRÍA, Tirza. Preexistencias y transformaciones de la ciudad: El Hotel Burnier y el Plan de Osorno en la década del treinta. Tese de Doutorado; Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago, 2014.

BLITZER, S.; CAPUTO, M. G.; HARDOY, J. E. Satterthwaite, D. Las ciudades intermedias y pequeñas en América Latina: Una bibliografía comentada. Buenos Aires: Ediciones CEUR, 1983.

CERDA, A. El surgimiento de la arquitectura moderna en Chillán, después del terremoto de 1939. Chillán, Chile: Universidad del Bío Bío, 1990.

DUHART, E.; SUAREZ, H.; Estudio pre-inversional: Arica. Chile: Ministerio de la Vivienda y Urbanismo: Santiago, Chile. 1968.

GONZÁLEZ MONTECINOS, V. Arica, la ciudad naciente. Boletín del Colegio de Arquitectos, v. 46, n. 25-27, 1960.

LA DISCUSIÓN. Dice el Alcalde: Anheló ver a Chillán convertida en una ciudad moderna y viril, La Discusión, Chillán, 20 ago. 1939a.

\_\_\_\_. Plan Regulador de Chillán fue estudiado ayer por el Consejo Provincial de Reconstrucción. La Discusión, Chillán, 18 maio 1939b.

MOSELEY, Malcolm J. Centros de crecimiento en la planificación espacial. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1977.

MUÑOZ MALUSCHKA, L. Corporación de Reconstrucción y Auxilio Ley 6334, Urbanismo y Arquitectura, v. 2, n. 7, p. 55-56, abr. 1940.

PARRAGUES, W. Estudio de reconstrucción de la ciudad de Chillán. Suplemento Dominical La Hora, 26 mar. 1939.

PEDERSEN, P. O. Innovation diffusion in a national

urban system. The case of Chile. Geographical Analysis, v. 2, p. 203-254. 1970

PRAGER, O. Plan de transformación de Osorno. In: \_\_\_\_\_. Municipalidad de Osorno. Actas Municipales, libro 12, 1930.

RUIZ-TAGLE, Carlos Hurtado. Concentración de población y desarrollo económico – El caso chileno. Santiago: Instituto de Economía, Universidad de Chile, 1966.

SANFELIU, Carmen Bellet; SPOSITO, Maria Encarnação (Ed.). Las ciudades medias o intermedias en un mundo globalizado. Lleida: Eds. de la Universitat de Lleida, 2009.

TORRENT, H. Patrimonio moderno y ciudad. Patrimonio Moderno y Ciudad, Tercer Seminario Docomomo. Chile, Valparaíso, 2009.

\_\_\_\_. Otras trayectorias de la ciudad moderna: La arquitectura de la gran ciudad. In: MUÑOZ, M. D.; ATRIA, M.; PÉREZ, L.; TORRENT, H. (Ed.). Trayectorias de la ciudad moderna. Docomomo, Chile. Universidad de Concepción; Dirección de Extensión; División Publicaciones; Concepción Chile, 2012. p. 47-51.

\_\_\_\_ et al. Patrimonio moderno chileno, valoración y preservación. Informe Final. Proyecto Fondart n. 32856, Chile. 2013.

\_\_\_\_. Ciudades de barro: Experiencia urbana y cultura material en la arquitectura chilena del siglo XX. In: COMAS, Carlos Eduardo; CABRAL, Claudia Costa; CATTANI, Airton. Pedra, barro e metal: norma e licença na arquitetura moderna do cone sul americano. 1930-1970. Porto Alegre, Brasil: PROPAR/UFRGS; 2013a.

\_\_\_\_. Ciudades en papel: Teorías arquitectónicas y urbanas en Chile 1930-1940. Revistas, Arquitectura y Ciudad: Representaciones en la Cultura Moderna, Pamplona, España, T6 Ediciones, p. 127-155, 2013b.

ZIG-ZAG. Urbanismo en Osorno, Revista Zig-Zag, n. 1601, nov. 1935.