



Entre el clamor popular y la solución científica: las urgencias de la periferia en la imaginación urbana del primer gobierno de Carlos Ibáñez del Campo*

Between Popular Demand and Scientific Solution: Periphery Urgencies in Urban Imagination during the First Government of Carlos Ibáñez del Campo.

Elisabet Prudent Soto**

RESUMEN

El artículo tiene como objetivo analizar la emergencia de las necesidades de las y los habitantes de la periferia urbana de Santiago en las repuestas administrativas y técnicas del programa para la construcción del “Chile Nuevo”, implementado bajo el primer mandato de Carlos Ibáñez del Campo (1927-1931). Esto a través del análisis de dos planos de observación histórica: a) la legitimación de las demandas por urbanización de las poblaciones plebeyas, a través de una propuesta de modernización y fiscalización de los servicios públicos dirigida por los municipios, b) la inclusión de los suburbios en el plan de transformación de la capital elaborada por el arquitecto vienés Karl Brunner, contratado por el gobierno y cuyo prediseño contempló una red de circulación metropolitana, respondiendo así a una de las demandas más sentidas de los sectores populares urbanos como era el acceso a más y mejor movilización colectiva. Para ello se analizó un conjunto de fuentes entre las que se incluyen boletines municipales, prensa oficialista y textos urbanísticos.

Palabras clave: Periferia urbana, urbanización, modernización, planificación, imaginación urbana.

* Este artículo se inscribe en el proyecto Fondecyt de Posdoctorado N°3200445 financiado por ANID-Chile.

** Académica del Departamento de Historia de la Universidad de Concepción. <https://orcid.org/0000-0002-2226-8978>.

ABSTRACT

The article aims to analyze the emergence of the needs of the inhabitants of the urban periphery of Santiago in the administrative and technical responses of the program for the construction of the "Chile Nuevo," implemented during the first term of Carlos Ibáñez del Campo (1927-1931). This is done through the analysis of two historical observation perspectives: a) the legitimization of demands for urbanization by plebeian populations, through a proposal for modernization and supervision of public services led by the municipality, and b) the inclusion of the suburbs in the transformation proposal for Santiago developed by Viennese architect Karl Brunner, hired by the government, whose preliminary design included a metropolitan circulation network, thus responding to one of the most deeply felt demands of urban popular sectors, which was access to more and better collective transportation. To achieve this, a set of sources was analyzed, including municipal bulletins, official press, and urban planning texts.

Keywords: Urban periphery, urbanization, modernization, planning, urban imagination, populism.

Recibido: marzo de 2023.

Aceptado: agosto de 2023.

Introducción

Los años que abarca la primera administración de Carlos Ibáñez del Campo (1927-1931), han sido reconocidos por la atención dada a la modernización urbana como parte de un programa de desarrollo nacional dirigido de manera autoritaria y tecnocrática.¹ Diversos trabajos abordan tangencialmente este tema centrándose en aspectos específicos, como fue la renovación del espacio urbano,² la motorización del tránsito y la promoción de la circulación moderna,³ o los esfuerzos por enfrentar los problemas de la vivienda y la urbanización en poblaciones de la zona norte de Santiago.⁴

Ibáñez del Campo se propuso la construcción del "Chile Nuevo" por medio de un mandato populista y corporativista que buscó la modernización del Estado que se concebía fuerte y centralista, con la consiguiente desburocratización de su estructura, además del fomento a instituciones de crédito y la implementación de un ambicioso plan de obras públicas.

¹ Patricio Gross, «Santiago de Chile (1925-1990): planificación urbana y modelos políticos», *Revista EURE-Revista de Estudios Urbano Regionales* 17, nº 52-53 (1991): 27-52.

² Gonzalo Cáceres, «Modernización autoritaria y renovación del espacio urbano: Santiago de Chile, 1927-1931», *Revista EURE-Revista de Estudios Urbano Regionales* 21, nº 62 (1995): 98-108.

³ Tomás Errázuriz, «La administración de Ibáñez del Campo y el impulso a la circulación moderna (Santiago, 1927-1931)», *Historia* (Santiago) 47, nº 2 (2014): 313-354.

⁴ Simón Castillo, Waldo Vila-Muga, «El problema de la vivienda y la urbanización de la periferia norte de Santiago durante la administración de Carlos Ibáñez del Campo (Renca, 1927-1931)» *Historia* (Santiago) 54, nº 1 (2021): 69-106.

“Modernización autoritaria”, como señala Gonzalo Cáceres que, entre sus objetivos, estableció la transformación de Santiago, preocupación que “respondía a la constatación de una severa disyuntiva: la capital de la República, el más populoso de todos los centros poblados ubicados en el territorio nacional, distaba con mucho de ser un modelo a imitar por las restantes ciudades adscritas al sistema urbano”.⁵ El desafío fue hacer de esta ciudad una metrópolis ejemplar, donde se expresaran los adelantos materiales y culturales que se proponía alcanzar el nuevo gobierno. Abastecer a las y los habitantes de las poblaciones y suburbios del equipamiento necesario fue una prioridad, intentando así superar deficiencias en el ámbito de la pavimentación, alumbrado y transporte público, además de buscar corregir situaciones que fracturaban la experiencia urbana, como eran la vagancia, la suciedad y falta de higiene, la contaminación acústica y el encarecimiento de la vida.⁶

Entendiendo la imaginación urbana como categoría que permite observar la confluencia entre variables espaciales, políticas y técnicas para el estudio de las huellas de los sectores subalternos en las fórmulas institucionalizadas que concibieron la ciudad presente y futura, este artículo tiene como objetivo analizar la emergencia de las necesidades y anhelos de la periferia en las repuestas administrativas y técnicas del gobierno autoritario de Carlos Ibáñez del Campo. Esto a través del análisis de dos planos de observación histórica: a) la legitimación de las demandas por urbanización que venían realizando las y los habitantes de las barriadas plebeyas, a través de la modernización de los servicios públicos por acción de los municipios, b) la inclusión de los suburbios populares en el proyecto de transformación de Santiago elaborado por el urbanista Karl Brunner, contratado por el gobierno y cuyo prediseño contempló una red metropolitana de circulación que conectaría a las poblaciones de la periferia con el centro.

Siguiendo a Adrián Gorelik, la imaginación urbana da cuenta de aquella dimensión de la “reflexión política-técnica” sobre “cómo la ciudad debe ser”; “horizonte proyectual” que en el caso de América Latina conjuga representaciones de la modernidad, la realidad urbana y del ideario de nación.⁷ Dimensión que refiere a la búsqueda de transformación del entorno urbano existente en respuesta a preceptos técnicos, políticos y condiciones sociohistóricas determinadas. La imaginación urbana responde a racionalidades específicas que operan tras las decisiones gubernamentales en materia de intervenciones sobre la ciudad. Paola Jirón y Alejandra Rivas reconocen en el escenario chileno de entreguerras, junto al fortalecimiento del aparato estatal, la promoción de derechos sociales y la incorporación de la técnica, el predominio de una racionalidad académica que concibió a la ciudad como un “fenómeno social y

⁵ Cáceres, «Modernización autoritaria y renovación del espacio urbano: Santiago de Chile, 1927-1931», 100.

⁶ Ídem.

⁷ Adrián Gorelik, *Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana* (Buenos Aires: Siglo XXI, 2004), 260.

multidimensional”, que elaboró planes a partir de una “visión de conjunto” respondiendo al interés colectivo en su faceta urbana.⁸

En particular, el inicio de la década de 1930 representa un momento crucial para el análisis de problemáticas espaciales relacionadas con el crecimiento inorgánico de las ciudades; reflejo de diversas expresiones de desigualdad socioespacial.⁹ Marco temporal que da cuenta de las posibilidades y limitaciones del progreso, escenificadas, de un lado, por la efervescencia económica de fines de los años '20 que fomentó una “mirada celebratoria” sobre las posibilidades que Santiago tenía para convertirse en una gran metrópolis sudamericana gracias al impulso de un liderazgo populista, y del otro, la constatación del pauperismo en que se encontraba una gran parte de la población compuesta por capas obreras y grupos medios que vivían en los bordes urbanos, precarizados ante la ausencia de condiciones mínimas de habitabilidad como consecuencia de la especulación financiera y el abandono del Estado.

Si bien no todos los aspectos presentes en la imaginación urbana integraron los programas de intervención espacial, ni se tradujeron necesariamente en medidas implementadas por las agendas administrativas, tanto aquellos que se mantuvieron en el plano de lo ideal, como los que trascendieron a lo real, son importantes para situar históricamente a la ciudad como instrumento político. Durante el primer mandato de Ibáñez del Campo es posible identificar medidas que efectivamente pudieron concretarse, relacionadas fundamentalmente con la urbanización y la vivienda popular. Así, también, hubo iniciativas que quedaron relegadas a una fase proyectual, como es el caso de la red metropolitana de circulación que desarrolló Karl Brunner y en la que se incluía la movilidad de los barrios pericentrales y suburbanos desde una lectura asentada en la ingeniería social. En ambos casos es posible interpretar una conexión entre las demandas de las y los habitantes plebeyos de la capital y el lugar de periferia en el pensamiento tecnocrático del gobierno autoritario.

Lorenzo López Trigal plantea que la denominación periferia proviene de la “diferenciación del espacio” y refiere a las “áreas marginales y el entorno externo de las ciudades”, en oposición al centro privilegiado por la aglutinación y especialización de actividades.¹⁰ A su vez, señala que el espacio periurbano es un “espacio de contacto” con “atributos particulares y dinámicas de cambios muy marcada”.¹¹ Por su parte, Daniel Hiernaux y Alicia Lindón especifican que la periferia es una “voz” utilizada tanto por discursos académicos, como también por aquellos “tomadores de decisiones y de la esfera pública”, que da cuenta de la relación entre

⁸ Paola Jirón y Alejandra Rivas, «¿Qué hay detrás de las intervenciones urbanas? Elementos históricos para develar las racionalidades urbanísticas en Chile», *Revista de Geografía Norte Grande*, nº 77 (2020): 115.

⁹ María José González, «La cuestión urbana: algunas perspectivas críticas», *Revista de Estudios Políticos*, nº 101 (1998): 303-333.

¹⁰ Lorenzo López Trigal, *Diccionario de términos sobre la ciudad y lo urbano*, (Madrid: Biblioteca Nueva, 2010), 288.

¹¹ Ídem.

“pensamiento social y urbano”, refiriendo fundamentalmente a la “zona de expansión de la ciudad a expensas de tierras de vocación rural”.¹² En este sentido, si la parte urbana de la ciudad comprendía básicamente el centro irradiado por la cuadrícula histórica de poblamiento de Santiago, abastecido de servicios e infraestructura urbana, la periferia estaba formada durante el periodo que interesa a esta investigación, por aquellas poblaciones dispersas, localizadas a partir del ensanchamiento en dirección norponiente y suroriente, sin acceso a los beneficios de la urbanización.

Estas definiciones son atingentes en la medida que permiten situar a determinados territorios que no formaban parte de la ciudad consolidada¹³, así como a sus habitantes y respectivas problemáticas espaciales, en el horizonte de la política urbana del gobierno de Ibáñez. La atención dada a las poblaciones de los barrios pericentrales en el contexto de caótico crecimiento de Santiago, así como a los conflictos sociales y de infraestructura que esto acarreó, se relaciona con la recepción en América Latina, específicamente partir de los años '20, de los preceptos del urbanismo moderno y de la planificación sistematizada de la ciudad.¹⁴ Los congresos y encuentros de arquitectos celebrados en Chile y en el extranjero facilitaron el contacto con estas ideas.¹⁵ Dichos eventos difundieron la noción de que era preciso un saber específico para intervenir en las consecuencias de la explosión urbana, con lo cual se propició la participación de especialistas provenientes de centros académicos de Europa, donde el urbanismo ya se había consolidado como disciplina. Así, arribaron invitados por los gobiernos o municipios regionales, urbanistas afamados para participar como consejeros en la elaboración de planes de transformación de las principales ciudades del continente.¹⁶

Entre los modelos de planificación urbana que se aplicaron en la región, es posible identificar el funcionalista francés, vinculado a los congresos internacionales de arquitectura moderna (CIAM) que propiciaban la fórmula de la tabula rasa, y entre cuyos exponentes más destacados se encontraba Le Corbusier. En las antípodas se situaba el urbanismo alemán que consideraba necesario comenzar por el entendimiento profundo de las condiciones específicas de la entidad

¹² Daniel Hiernaux y Alicia Lindón, «La periferia: voz y sentido en los estudios urbanos», *Papeles de Población*, 10, nº 42 (2004): 104.

¹³ Pablo González y Macarena Ibarra, «Cuando la periferia fue ciudad. Imaginarios y modernización urbana en el barrio Matadero (1902-1939)», *Estudios Avanzados* 32(2019): 74-93.

¹⁴ Maarten Goossens, «La lenta materialización de la ciudad moderna», *DEARQ-Revista de Arquitectura*, nº 12 (2013): 1-6.

¹⁵ Cabe señalar la importancia que tuvieron a este respecto los Congresos Panamericanos de Arquitectura, así como una serie de eventos que propiciaron el encuentro de especialistas de diversos países de la región. Arturo Almandoz identifica entre los más importantes el Primer Congreso de Arquitectura y Urbanismo que tuvo lugar en Chile el año 1934, al que le siguió el Primer Congreso Internacional de Urbanismo en Buenos Aires en 1935. El autor hace mención, asimismo, al Primer Congreso de Municipalidades en La Habana el año 1938 y al Segundo realizado en Santiago en 1941. Arturo Almandoz, «Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960», *Iberoamericana* VII, 27 (2007): 59-78.

¹⁶ Germán Mejía, *La aventura urbana de América Latina* (Madrid: Mapfre, 2013), 220-221.

urbana, para así precisar cuáles eran las medidas posibles de adoptar en el marco de la aplicación de una estrategia integral. El austriaco Karl Brunner, representante de esta última corriente, sería el escogido para sentar las bases de un plan de regulación para el futuro ensanche de Santiago, programa en el que la planificación del transporte como agente articulador de las formas metropolitanas de circulación, fue fundamental. El “urbanismo humanizante” de Brunner daría cabida, aunque fuese apenas en plano de lo ideal, a una demanda relevante para las y los habitantes de la periferia de Santiago, como era el acceso a medios de locomoción que permitiesen la conexión entre los bordes y el centro de la ciudad.

Si bien las aspiraciones de modernización de la capital de la República se proyectaron como una realidad inminente al ser parte de un programa administrativo posicionado en la opinión pública gracias al control de los medios de prensa, su efectiva implementación se vio limitada por los efectos de la Gran Depresión, que hizo inviable mantener un índice elevado de gasto público en obras de mejoramiento urbano. Pese a ello, se trata de una coyuntura en la que es posible observar desde la testera del Estado, cómo reivindicaciones históricas surgidas desde los propios grupos subalternos de la metrópolis en formación se legitimaron en instancias de gobernanza y encontraron ámbitos de representación. Así, el reconocimiento de dichas demandas en un contexto de expresividad política definida por los contornos del discurso populista, más allá de las interpretaciones que las han reducido a condición de señuelo para lograr la concurrencia de sectores populares al nuevo pacto entre el Estado y el “pueblo”, nutre la memoria social de las luchas por el derecho a la ciudad en el siglo XX.¹⁷

La búsqueda del progreso urbano como parte del ideario nacional-popular

El general Carlos Ibáñez del Campo asumió la presidencia de la república el año 1927 implementando medidas reñidas con la legalidad que le valieron la denominación de dictadura y gobierno autoritario, por la represión a disidentes políticos, el control y censura de la prensa, así como por la intervención del mundo sindical. En el plano de la administración urbana, tal como señala Gabriel Salazar, impuso la “unidad superior” de la Nación por sobre la autonomía de las comunidades locales.¹⁸ Pese al distanciamiento de su gestión respecto a las fórmulas de la democracia liberal, contó con el respaldo de las masas urbanas y la opinión pública. Sectores obreros moderados y de la naciente clase media dieron la bienvenida al nuevo gobierno a través

¹⁷ Al respecto ver Elisabet Prudent, «La urbanización como dispositivo de reivindicación histórica por el derecho a la ciudad en Santiago de Chile (1930-1950)», *Revista História: Debates e Tendências* 23, nº 1 (2023): 87-102.

¹⁸ Esto se tradujo en que, “por una parte, siguió la política marcada por el DFL N°13 de la Primera Junta Militar, que disolvió los municipios y estableció Intendentes Municipales, alcaldes designados y Juntas de Vecinos, y de otra, siguió la sublínea marcada por el DFL N°740, dictado por Arturo Alessandri, que creó la Comisión de Empadronamiento y las Mesas Receptoras de Ciudadanos. Ambas líneas imponían, de hecho, el peso soberano de la ‘unidad superior’ y la política unificadora que debía ejecutar el ‘poder central’”. Gabriel Salazar, *Historia del Municipio y la soberanía comunal en Chile* (Santiago: Editorial Universitaria, 2019), 149.

de diversas manifestaciones. Recordado es el banquete que organizó el Partido Demócrata y organizaciones obreras de Santiago en homenaje a Ibáñez y en el que, a nombre de los manifestantes, el político Malaquías Concha Stuardo habría expresado “Sabed que en vuestra tarea llena de inmensas responsabilidades no estáis solo. Si de un lado os prestan su concurso las fuerzas armadas, del otro, os prestan su apoyo a vuestra labor los ciudadanos patriotas y sinceros. Nuestro aplauso a vuestra labor se anticipa así al que mañana os tributará la historia”.¹⁹

La prosperidad económica que precedió a las repercusiones del colapso de la Bolsa de Nueva York el año 1929, brindó al gobierno dictatorial la oportunidad de expandir el rol del Estado y de incluir a diversos actores de la sociedad en las políticas públicas, como parte de una agenda de modernización orientada por el paradigma nacional-popular.²⁰ Durante este período de bonanza se generaron condiciones propicias para implementar un programa que buscó no solo impulsar el crecimiento productivo, sino también promover la participación de las capas medias y populares a través de la conciliación y la mitigación del conflicto derivado de la cuestión social. Medidas fundamentadas en la idea de construir un proyecto de desarrollo nacional que tuviera en cuenta las necesidades y aspiraciones de amplios sectores de la población.

Con este trasfondo, se adoptaron iniciativas para mejorar las condiciones de vida del “pueblo”, buscando avanzar en temas de acceso a servicios básicos, oportunidades de empleo, educación y vivienda. El objetivo era propiciar que fuese partícipe de los beneficios del desarrollo económico y que se pudiera incorporar en la construcción de un país moderno y próspero, a través de políticas de inclusión tendientes a fortalecer la identidad nacional y promover una mayor cohesión social.²¹ Se buscaba, así, fomentar el sentido de pertenencia bajo un clima de armonización, superando las divisiones y desigualdades que amenazaban la convivencia entre los distintos grupos de la sociedad, sin que ello implicase recurrir a una narrativa anticapitalista.²²

En el plano de la cultura, este discurso de raigambre nacional-popular se expresaba en una fórmula civilizatoria en la que confluían prosperidad, orden y planificación como consignas dadas por un Estado de carácter social. Instruir y educar al pueblo en áreas diversas que abarcaban expresiones identitarias y artísticas, a través de iniciativas dirigidas por instituciones públicas que aspiraban a “democratizar la cultura” y educar a los sectores obreros, fue el camino trazado.²³ La educación de la sociedad se evidenciaría, desde la perspectiva que interesa a este trabajo, en los alcances logrados en materia de urbanidad. La urbanidad se entendía, en primer lugar, como

¹⁹ René Montero, *Ibáñez un hombre, un mandatario. Estudio psicológico y moral del ex – Presidente de la República por el que fue su secretario privado* (Santiago: Imprenta Cóndor), 1937: 68.

²⁰ Verónica Valdivia y Julio Pinto ed., *Populismo en Chile. De Ibáñez a Ibáñez*, Tomo I (Santiago: Lom, 2023), 21-22.

²¹ Julio Pinto, «¿Ibáñez populista?», en *Populismo en Chile. De Ibáñez a Ibáñez*, Tomo I, Verónica Valdivia y Julio Pinto (Santiago: Lom, 2023).

²² Ídem.

²³ Karen Donoso, «Instruir al pueblo. Ibañismo y políticas culturales (1927-1937)», en *Populismo en Chile. De Ibáñez a Ibáñez*, Tomo III, editado por Verónica Valdivia y Julio Pinto (Santiago: Lom, 2023).

un conjunto de normas de comportamiento adecuadas en los espacios públicos, pero también, como una dimensión más amplia relacionada con la experiencia urbana y la convivencia en la ciudad. En el horizonte de la urbanidad, la ciudad era concebida como el escenario donde poner en práctica los valores y normas del buen vivir, estableciéndose relaciones sociales, económicas y culturales características de la modernidad.

Para que la urbanidad se arraigara en la cultura local, era necesario un paisaje organizado por los signos materiales y morales del progreso. Se debía alcanzar el desarrollo de las fuerzas productivas, la urbanización y el embellecimiento, elementos centrales del proyecto de armonización impuesto desde arriba. Durante la administración de Ibáñez este énfasis se tradujo en un plan de obras públicas que consideró avances en temas de vialidad, así como en fomento a los servicios básicos y provisión de infraestructura. De esta forma lo recuerda en sus memorias quien fuera el secretario privado del general, René Montero:

“Con fondos provenientes esta vez, del presupuesto ordinario o de empréstitos municipales, se urbanizaron y pavimentaron ciudades enteras y se construyeron cuantiosas obras sanitarias de alcantarillado y agua potable hasta en los más lejanos villorrios del país que vieron llegar así, hasta sus apartadas comarcas, la mano protectora del Estado. La capital de la República, dejó también por ese entonces, de ser ciudad colonial y se convirtió en una urbe moderna”²⁴.

Efectivamente, Santiago se destacó como uno de los principales epicentros de transformación urbana. La antigua y fragmentada dinámica que había definido gran parte de los cambios implementados hasta ese entonces fue desplazada por un radical movimiento de renovación.²⁵ Es que la ciudad requería de medidas concretas de intervención en un momento histórico donde la “cuestión urbana” adquiría ribetes propios respecto a la “cuestión social”.

Entre los principales problemas que se identificaban en el diagnóstico administrativo y técnico sobre las áreas de la ciudad no consolidada, y que le restaban cualidades a Santiago para representar el espíritu del “Chile Nuevo” que quería construir el gobierno de Ibáñez, se encontraba la falta de acceso a la vivienda popular, a la urbanización, a medios de transporte público y a servicios elementales, como atención en salud y educación. Estos problemas hacían referencia a la dimensión espacial de la problemática social que las nuevas autoridades reconocían como urgentes y decidieron enfrentar.

La “explosión urbana”²⁶ producto de la inmigración de miles de hombres y mujeres desde provincias, se tradujo en formas de poblamiento informal, ya sea a través de las tomas de terreno

²⁴ Montero, *Ibáñez un hombre, un mandatario...*, 133.

²⁵ Tomás Errázuriz, «La administración de Ibáñez del Campo y el impulso a la circulación moderna (Santiago, 1927-1931)», *Historia* (Santiago) 47, nº 2 (2014): 313-354.

²⁶ José Luis Romero, *Latinoamérica, las ciudades y las ideas* (Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2008).

o de la construcción precaria por la vía del loteamiento de terrenos agrícolas, viéndose expandida la ciudad hacia el norte y el sur, sin que la urbanización fuese una condición de poblamiento. El gobierno suministró servicio de agua potable y alcantarillado, forzando cuando fue necesario a los capitales privados para que ampliasen el suministro de alumbrado eléctrico y transporte hacia la periferia. Además, y de suma importancia, fue el hecho de que reconoció la acción colectiva de agrupaciones vecinales organizadas para el adelanto y el progreso local.²⁷

Otro aspecto que vale la pena mencionar, es que se aplicó una escala de análisis sobre la problemática urbana que reconocía el funcionamiento sistémico de la ciudad y con ello la relevancia de la periferia en el complejo devenir metropolitano. El *Diario Ilustrado*, a propósito del problema del tránsito que afectaba a la región central de la capital, da cuenta de un viraje en la forma de abordar la magnitud de la conformación demográfica y territorial, superando los límites administrativos para dar reconocimiento a la gran forma urbana:

“Antes se tomaba en cuenta solamente la población de las diez comunas urbanas, que estaban muy lejos de dar toda la ciudad. Hoy la Dirección General de Estadística ha hecho una prolija y bien fundada distinción entre lo que, en realidad de las cosas, no en la antojadiza división administrativa, forma parte integrante de la ciudad, y lo que es efectivamente parte rural, esto es, campo. Y ha agregado lo primero al resultado del censo de la comuna malamente llamada urbana, o ‘comuna de Santiago’ (...) y que representa la verdadera y genuina población de la ‘capital de la República’.

Pero la autoridad local de esta ciudad ha estado por muchos años convencida de que Santiago era lo que estaba sometido a su jurisdicción, sin parar mientras que una gran parte de los habitantes llamados rurales, súbditos-digámoslo así- de los alcaldes de Providencia, Ñuñoa, San Miguel, Barrancas, Renca y Conchalí, lo eran solo durante la noche, pasando en el día a ser miembros de la comunidad propiamente santiaguina; pues acudiendo como acuden diariamente al centro de la ciudad, ocupan parte de sus calles, con su persona y vehículos.”²⁸

El congestionamiento en el centro de Santiago al que hace alusión la crónica citada fue una clara consecuencia del proceso de metropolización y un reflejo de los desafíos que este desarrollo histórico provocaba en la sociedad urbana en su conjunto.²⁹ La estructura social y territorial de Santiago experimentó cambios significativos desde fines del siglo XIX, con un aumento en la densidad de población y una expansión de sus límites. Según los datos recopilados por Germán Mejía, la población de la capital chilena pasó de 150.000 habitantes en 1870 a 696.000 en 1930,

²⁷ Castillo y Vila, «El problema de la vivienda y la urbanización», 71.

²⁸ *El Diario Ilustrado*, «Siempre la gestión del tránsito», 15 de diciembre de 1930.

²⁹ Errázuriz, «La administración de Ibáñez del Campo y el impulso a la circulación».

lo que representó un aumento en la concentración de la población nacional del 7,2% al 16,2%.³⁰ Asimismo, durante el primer tercio del siglo XX se observó un notable incremento en la extensión de las áreas urbanas. En 1915 estas abarcaban aproximadamente 3.000 hectáreas, mientras que para 1930, registrando un crecimiento de más del 100%, alcanzaban las 6.500 hectáreas.³¹

El problema del tránsito, tal como ha estudiado en detalle Tomás Errázuriz, fue abordado por el gobierno de Ibáñez a través de un programa tecnócrata que buscó controlar la circulación de nuevos vehículos motorizados, mejorar la pavimentación de vías y caminos, y erradicar definitivamente del centro los medios de transporte dependientes de fuerza de tracción animal. La circulación fue un tema de especial atención, ya que la capital nacional evidenciaba síntomas de colapso vial y con ello se hacía patente la “atrofia” de su sistema de flujos vitales.³² Atochamientos, accidentes de tránsito, peleas entre conductores y peatones, irregularidad en los recorridos de los medios de transporte público, faltas a la civilidad por parte de los empleados de la movilización colectiva, comportamientos temerarios de pasajeros, etc., justificaban la preocupación por la necesaria “modernización de la circulación urbana”.³³ Sin embargo, el problema del transporte no se agotaba en las tensiones por la reducción del espacio disponible para el movimiento debido a la superposición de rutas de diversos vehículos, el frenesí de la competencia por el negocio de la locomoción pública y la multiplicación de cuerpos circulando en sincronía con la racionalización del tiempo y las rutinas del capital. Había otra dimensión que refiere a la falta de medios de transporte público, a la irregularidad de los itinerarios, a la escasa cobertura de la red de circulación, al mal servicio de tranvías y góndolas, cuestiones que habían sido permanentemente denunciadas por las y los vecinos de la periferia y que fueron contrarrestadas a través de negociaciones entre el Estado y capitales privados para el beneficio de la población de los márgenes urbanos.

³⁰ Este autor señala que durante el periodo analizado las principales ciudades de la región aumentaron su tamaño en dimensiones y a una velocidad tal que causó alerta en la autoridad, especialmente porque estas comenzarían a centralizar parte importante de la población nacional. Buenos Aires pasó de tener 187.000 habitantes en 1870 a más de 2.000.000 en 1930 reuniendo para esta fecha el 18.3% de la población del país. La Ciudad de México dio también un salto cuantitativo importante, pasando de 230.000 habitantes en 1870 a más de 1.000.000 en 1930. Mejía, *La aventura urbana...*, 213-214.

³¹ Armando De Ramón, *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana* (Santiago: Sudamericana, 2000), 184-185.

³² La metáfora de la ciudad como un organismo vivo fue ampliamente utilizada tanto por aquellos que buscaron comprender la realidad urbana del siglo XIX como por los defensores de los principios del urbanismo moderno en el siglo XX. Esta metáfora resalta la idea de que la ciudad es un ente dinámico y complejo, con sistemas interrelacionados que funcionan de manera similar a los órganos de un ser vivo. Al utilizar esta metáfora, se busca captar la naturaleza orgánica y en constante evolución de las ciudades, así como destacar la importancia de considerar todos los elementos y procesos que la componen para su adecuado funcionamiento y desarrollo.

³³ Errázuriz, «La administración de Ibáñez del Campo y el impulso a la circulación», 318.

La legitimación de las urgencias de la periferia: modernización y espacios de interlocución

Desde que el general Ibáñez se hiciera del poder y en el marco de una administración que colocó en el centro de atención el tema del adelanto y el progreso de la capital nacional, las reivindicaciones por urbanización, minimizadas en su potencial político por representaciones tendientes a victimizar, criminalizar o bien marginalizar las formas en que las capas populares habitaban la ciudad, serían legitimadas a través de un ejercicio de reconocimiento del derecho que tenían los barrios a ver modernizados sus servicios, así como también, del aporte de sus voceros a la discusión por la gobernanza local.

El municipio centralizado y con autoridades designadas por el propio Ibáñez, miró hacia la ciudad no consolidada para incluirla en el imaginario de transformación que se proyectaba sobre Santiago como parte de una fórmula de integración armoniosa.³⁴ En un primer nivel, dicha incorporación pasó por el catastro de las problemáticas de la periferia a través de recorridos por los barrios suburbanos que hicieron altos agentes de la administración central y local. La presencialidad en el territorio de autoridades de rango mayor constituía un giro en la relación del Estado con los habitantes de los suburbios y fue celebrado por la opinión pública en la medida que daba cuenta de un compromiso concreto hacia el “pueblo olvidado”.

Relevante fue, en este sentido, la visita, apenas asumido su mandato el año 1927, del Ministro del Interior Enrique Balmaceda Toro a barrios populares de la región norte de Santiago, entre los que se encontraban “la Avenida Fermín Vivaceta, el barrio Las Hornillas, el área adyacente al Hipódromo Chile y el barrio Matadero”.³⁵ El diario *La Nación* registró dicha visita y capturó las impresiones del Ministro quién se proponía “visitar uno por uno cada sector y sobre el terreno mismo, dar las instrucciones del caso para hacer los trabajos que, por ahora sean de mayor urgencia y necesidad”. Asimismo, agregaba que estudiaría “diversos puntos para cortar los abusos relacionados con la vivienda y concluir con muchos males, ya arraigados” en la sociedad chilena.³⁶

Ese mismo año el Ministro de Higiene, el doctor José Santos Salas, visitó dos emblemáticas poblaciones obreras, San Eugenio y Mirador, donde además de constatar problemas relacionados con el mal estado de las calles y los focos de infecciones por estancamiento de aguas servidas y por la crianza de animales en condiciones insalubres, reconoció la labor realizada por la Sociedad Pro-Adelanto Local que unía a ambas comunidades de pobladores, en lo que refería a concitar la participación de las y los vecinos para el logro de mejoras en su entorno. Haciendo eco del reconocimiento que la autoridad daba a la comunidad organizada bajo los parámetros de la conciliación social, la prensa agregaba:

³⁴ Salazar, *Historia del Municipio...*

³⁵ Cáceres, «Modernización autoritaria», 100.

³⁶ *La Nación*, «Una desagradable impresión recibió el ministro del Interior durante la visita que hizo ayer a la ciudad», 21 de junio de 1927.

“Veredas, cuidado de calles, pequeños puentes y otras mejoras se han introducido a medida que lo permite la situación económica de la Sociedad Pro-Adelanto Local que han organizado los vecinos de las dos poblaciones y que preside el distinguido obrero Carlos del Río.

La labor de este dirigente se ha dejado sentir en este último tiempo, porque el celo y entusiasmo con que trabaja han movido a algunos hombres de Gobierno a interesarse por estas poblaciones apartadas, pero dignas de toda atención de la autoridades locales y gubernativas”.³⁷

Una medida importante para dar solución a los problemas de la periferia fue el mandato explícito de prestar toda la atención necesaria a los reclamos y requerimientos de las poblaciones. Los compradores de sitio a plazo encontraron en esta disposición un motivo de alegría ya que prometía una solución a problemas que por la vía legal no habían conseguido resolver, como era el incumplimiento de la normativa de urbanización vigente. Cabe señalar que los problemas de la periferia no afectaban únicamente a los sectores obreros, sino también a los denominados empleados, quienes manifestaban gran fidelidad a los discursos meritocráticos y de reconocimiento esbozados por el gobierno. Así lo deja ver una nota enviada por un grupo de empleados de Correos y Telégrafos e Instrucción Primaria, compradores de sitios a plazo de la población ‘Lo Ovalle’ dirigida al Intendente Isidoro Huneeus, aplaudiendo la medida de exigir soluciones a los alcaldes en temas de necesidades urbanísticas de las poblaciones, puesto que vendría a “resolver de una vez por todas, la situación de carencia de medios de vida, como ser agua potable, etc., de que sufre esta población”. La misiva especificaba al respecto

“los suscritos, empleados públicos (...) compradores de un pedazo de suelo (...) no hemos podido menos que sentirnos regocijados al conocer la actitud de US., tendiente a requerir de los alcaldes de su jurisdicción a preocuparse, de una vez por todas, del adelanto de las poblaciones vecina a esta capital (...)

El señor Intendente no desconoce los sacrificios que importan tanto al empleado como al obrero, la adquisición de un pedazo de tierra, con la esperanza de tener alguna vez donde levantar un modesto hogar, esperanzas que se vuelven ilusorias porque las promesas de dotar a estas poblaciones de los elementos indispensables de urbanización jamás llegan.

Es por esto señor Intendente, que la actitud de US., a la par que revela una verdadera comprensión de las necesidades de la gente modesta, es un fiel reflejo de la voluntad de S.E. el presidente de la República, y merece, por tanto, nuestra más sincera gratitud”.³⁸

³⁷ *La Nación*, «San Eugenio y Mirador, son otras dos poblaciones obreras olvidadas de las autoridades», 21 de junio de 1927.

³⁸ *La Nación*, «Compradores de sitios a plazo aplauden al Intendente», 26 de diciembre de 1930.

En esta dirección se inscribe la aprobación de la Ordenanza General de Construcciones y Urbanización del año 1930, que concitó gran apoyo popular ya que, junto con establecer las líneas generales conforme a las cuales se concretaría la anhelada transformación de las ciudades en la clave modernizadora, serviría, tal como menciona una crónica de prensa, para el mejoramiento de las condiciones de vida de la población segregada de los beneficios de la urbanización. Para la prensa oficialista lo que estaba tras esta ordenanza era “el progreso urbano de muchas poblaciones dignas de colocarse en mejor sitio dentro del cuadro general de nuestras ciudades”.³⁹ Otro precedente fue la promulgación del DFL N°33 el 12 de marzo de 1931, que junto con el fomento a la habitación obrera, entregaba a la Junta de Habitación Popular la misión de fiscalizar la venta de tierras para que, según el avalúo, comprometiera la urbanización como parte de los derechos adquiridos por los compradores.⁴⁰ Este decreto fue citado por las organizaciones barriales a la hora de defender sus derechos sobre terrenos y tras quedar desamparados cuando los empresarios, habiendo vendidos los sitios, desaparecían sin asumir la responsabilidad por el cumplimiento de la norma.

Reconocer la dignidad de las y los habitantes de poblaciones y barrios de la periferia, a partir de su derecho a recibir lo que correspondía a cualquier miembro de la comunidad nacional, comenzando por las condiciones mínimas para vivir en resguardo de su salud y los preceptos de la urbanidad, fue un gesto político que tuvo repercusiones favorables entre las organizaciones barriales. La dignidad es un concepto con raigambre histórica y su alusión en el debate público refiere al respaldo que esta consigna, cruzada por experiencias asociativas y de autogestión, alcanzó en el ámbito administrativo.⁴¹ En este sentido, el interés manifiesto de las autoridades por los problemas que afectaban la vida en los lugares más precarizados de la ciudad, sumado a iniciativas por la subsistencia como fue el control sobre los expendios de alimentos y el canon de arriendo, favoreció el acercamiento de los sectores populares y medios al discurso de reconciliación social del gobierno.⁴²

Gabriel Salazar plantea que Ibáñez buscó integrar a las capas populares al movimiento nacionalista y al pacto de armonía social con el objetivo de alcanzar la “consolidación autoritaria del poder central”, marco en el que dichos estratos habrían participado pasivamente como beneficiarios de las reformas sociales.⁴³ Julio Pinto, a su vez, avanzando en el estudio de las formas en que operó el populismo chileno, señala que sectores numerosos del mundo plebeyo se comprometieron políticamente con el programa reformista, especialmente aquellos grupos

³⁹ *El Mercurio*, «Transformación de ciudades», 19 de noviembre de 1930.

⁴⁰ Castillo y Vila, «El problema de la vivienda».

⁴¹ Elisabet Prudent, «Vida cotidiana, dignidad y luchas por el derecho a la ciudad en perspectiva histórica», en *Tiempos liminales. Las humanidades de cara a la revuelta de octubre 2019 y el proceso constituyente*, ed. por Cristóbal Friz y Elisabet Prudent (Santiago: Editorial Universidad de Santiago de Chile, 2023), 83-106.

⁴² Valdivia y Pinto, *Populismo en Chile. De Ibáñez a Ibáñez....*

⁴³ Salazar, *Historia del Municipio...*, 151.

obreros que no eran depositarios de discursos revolucionarios.⁴⁴ Resulta pertinente dar cuenta de estas dos miradas historiográficas ya que el ámbito de las reformas urbanas aporta a la discusión sobre la participación popular en lo que dice relación con temas de gobernanza y legitimación de demandas territoriales presentes en los petitorios de organizaciones de base desde comienzos del siglo XX. Asimismo, complejiza la mirada en torno al tema de las subsistencias, el consumo y la vida cotidiana, en la medida que amplía la arena de acción política al ámbito reproductivo e informa de agendas propias por parte de las asociaciones que capitalizaron el escenario de convocatoria abierto por el discurso nacional-popular del Ibañismo.

En esta última línea, Julio Pinto ha destacado cómo el Congreso Social Obrero se convirtió en un “interlocutor privilegiado del gobierno, y en un impulsor de numerosas iniciativas de apoyo y homenaje a su labor social”.⁴⁵ Esta organización, que en sus orígenes estuvo conformada por organismos mutualistas y de afiliación al Partido Democrático y que registraba más de 127.000 socios hacia el año 1927, con presencia en todo el país, fue un bastión en el ámbito municipal.⁴⁶ Su experiencia en la arena de las reivindicaciones urbanas -dado el rol que cumplió en la Liga de Arrendatarios articulando luchas importantes por el acceso a la vivienda- así como por su posición menos confrontacional, su distanciamientos de los discursos clasistas y la coincidencia con posiciones corporativistas, le permitieron no solo sobrevivir al escenario represivo que afectaba a organizaciones comunistas y anarquistas, sino también, alcanzar notoriedad pública como un representante del mundo obrero que legitimaba la política del nuevo Estado.⁴⁷

Ocupando el espacio reservado al “pueblo patriota”, El Congreso Social Obrero se hizo partícipe en distintas discusiones sobre temas que importaban a las y los habitantes de la periferia, siendo uno de los más relevantes, como ya se mencionó, el transporte público. La discusión por el problema del tránsito marcó una postura a favor del transporte sobre rieles, el mismo que había sido considerado desde sus orígenes como el más democrático de todos. El diario *La Nación* presentaba en 1930 un estudio elaborado por el Consejo Social Obrero y dirigido al presidente de la comisión organizadora del Segundo Congreso Nacional de Alcaldes, donde le manifiesta su interés por “hacer un pequeño bosquejo acerca del complicado problema del tránsito”, en el que junto con referirse a los accidentes y hacer una defensa pública de los conductores, manifestaba el aprecio del pueblo por el tranvía en su cotidiano circular por las “verdaderas arterias de ebullición humana” que eran las calles de Santiago. Por medio de un ejercicio que contraponía las características de los distintos medios de transporte disponibles en

⁴⁴ Julio Pinto, «La dictadura de Ibáñez en clave populista, 1924-1931», en *Populismo en Chile. De Ibáñez a Ibáñez*, Tomo I, ed. por Verónica Valdivia y Julio Pinto (Santiago: Lom, 2023), 29-70, 58.

⁴⁵ *Ibidem*, 60.

⁴⁶ Jorge Rojas, *La dictadura de Ibáñez y los sindicatos (1927-1931)* (Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 1993), 245.

⁴⁷ Matías Rodríguez, «El Congreso Social Obrero: Los rostros del apoyo sindical a la dictadura de Carlos Ibáñez del Campo (1927-1929)», *Revista Izquierdas*, nº 50 (2021): 1-20.

la capital, la central mutualista señalaba: “es un elemento de importancia dentro de la ciudad, y constituye un factor de valía para el comercio y la industria y una ventaja indiscutible de locomoción para todas aquellas personas a quienes la fortuna no les ha brindado mayores comodidades”.⁴⁸

Asimismo, el Congreso Social Obrero presentó en diversas instancias ante la Junta Municipal reclamos por el mal servicio que brindaba la Empresa de Tracción y Alumbrado Eléctrico, cuestión que, si bien era habitual en la prensa, no lo era en voz de una organización obrera con capacidad de incidir en la discusión pública. Incluso se dirigió al Ministerio del Interior por intermedio de la Intendencia Municipal, para detallar el incumplimiento del contrato vigente entre la empresa y el municipio, argumentando que el servicio debía estar “más de acuerdo con las necesidades de la ciudad y con el espíritu de progreso y de cultura” y menos con el interés particular que regía el negocio de la locomoción pública. Además, recordaba que el transporte público presentaba problemas que debían remediarse y que tales deficiencias, en concordancia con el compromiso de las autoridades, estaban en desmedro de la seguridad pública, debiendo modernizarse “en correspondencia a la justa medida de comodidades que debe tener todo individuo de nuestro país”.⁴⁹

La participación de actores del mundo obrero fue legitimada a través del argumento que justificaba la supresión de la comuna autónoma y el fin de la “politiquería” que había rezagado el progreso en aspectos vitales para la población. Acción que se vio fortalecida por la premisa de la “democratización” del municipio, expresada en la presencia de actores que conocían la realidad de los territorios de la periferia, lo que justificaba su participación en instancias administrativas y deliberativas. En una crónica titulada “Representantes de los obreros en las municipalidades”, publicada en *La Nación* se explicó lo anterior en los siguientes términos:

“siendo los Municipios instituciones de esencia democrática y popular, el Gobierno les asigna hoy su verdadero carácter al dar cabida en ellos a representantes de los obreros, como acaba de anunciarlo el ministro del Interior-por expreso de S.E. el Presidente de la República- en circular a intendentes y gobernadores.

A nadie interesa más de cerca el régimen comunal que a los obreros, que son, precisamente, los que nunca en Chile han tenido representación idónea en su manejo.

La higienización de los barrios populares; la represión del alcoholismo; la conveniencia de favorecer mayor número de habitantes con las ventajas de la pavimentación, la luz y la locomoción; la acertada distribución de las rentas edilicias, etc., son cuestiones de primordial importancia para el trabajador conscientemente incorporado a la vida ciudadana.”⁵⁰

⁴⁸ *La Nación*, en *Boletín Municipal*, 19 de noviembre de 1930.

⁴⁹ *Boletín Municipal de la ciudad de Santiago*, 1 de marzo de 1928.

⁵⁰ *La Nación*, «Representantes de los obreros en las municipalidades», 20 de junio de 1930.

En el plano de la modernización de los servicios relevantes para las y los habitantes de la ciudad no consolidada, cabe señalar que el municipio mantuvo diversas reuniones con la empresa de transporte público con el objetivo de que esta mejorase su imagen entre la población a través de la optimización de sus recursos para la movilidad urbana. Así, consiguió destrabar las discrepancias en la interpretación del contrato vigente y con ello se favoreció la renovación del sistema tranviario. De ello da cuenta *El Mercurio*, a propósito de la fiscalización que había hecho el gobierno sobre el tema del tránsito, informando al respecto que “El público ha podido advertir en los últimos meses un decidido empeño de la Empresa de Tracción y Alumbrado de Santiago por mejorar el servicio. La incorporación de nuevos tranvías de primer orden, tan buenos como los mejores que se conocen en cualquiera parte del mundo, la revisión de horarios de algunas líneas que estaban rezagadas, ciertas disposiciones de detalles del tránsito están mejorando sensiblemente la movilización del público”. Si bien aún existían diferencias entre el servicio prestado por las líneas que circulaban en el centro y aquellas que lo hacían en la periferia, se llamaba la atención al respecto y se daba cuenta de los esfuerzos por revertir esa situación: “es muy sensible la diferencia, y ahí es donde la Empresa está poniendo cuidado para atender al público, en las líneas que llamaríamos suburbanas, y por las cuales transitan los que viven a larga distancia de sus ocupaciones”.⁵¹

Aunque extender las líneas para recorridos estratégicos era una decisión que correspondía en último término a la Empresa de Tracción, el municipio exigió como compensación a las ganancias que dichas modificaciones traerían, que se expandieran también ciertos recorridos en atención a las necesidades de los barrios populares. Las Juntas de Vecinos que habían sido insistentes respecto a este tema, adquirieron una relevancia notoria como mediadoras para elevar solicitudes al gobierno central. Entre los requerimientos que movilizaron, se cuenta justamente la autorización a pequeños empresarios locales de transporte público para expandir sus recorridos y conectar arterias centrales con ramales ya existentes.⁵²

Finalmente, cabe mencionar entre las instancias de legitimación de las demandas de la periferia, la importancia que adquieren las opiniones de las y los vecinos del Santiago metropolitano en escenarios de discusión sobre aspectos que repercutían en su vida cotidiana

⁵¹ *El Mercurio*, «Tranvías de Santiago», 29 de diciembre de 1930.

⁵² El año 1927 el periódico *Acción Comunal* señalaba en el marco de los “Progresos comunales” que la “Honorable Junta de Vecinos de Yungay y Quinta Normal (...) informó favorablemente al gobierno una solicitud presentada por Carlos Magno Coggiola, concesionario del Ferrocarril de San Pablo al Blanqueado, en la que pide la autorización necesaria para construir un ramal y un sub-ramal en ese Ferrocarril y electrificar toda la línea. El ramal partiría de la calle San Pablo por las calles de Robles y Walker Martínez, hasta el camino del Carrascal, doblando hacia el Poniente hasta la calle Córdova y el subramal por la calle Mapocho hasta la Calle Antonio Ebner”. Se agregaba respecto a los avances por el progreso local, que se informaría favorablemente al Gobierno sobre una solicitud presentada por “Emilio Cintolessi, propietario del Ferrocarril de Yungay a Brarrancas y Pudahuel, en que pide la autorización necesaria para construir un ramal de este Ferrocarril por la calle Mapocho hasta su término en la Maestranza principal ubicada en la calle Balmaceda”. *Acción Comunal*, 20 de noviembre de 1927.

como habitantes de la capital. El gobierno utilizó la prensa como una plataforma para captar dichos sentires y ampliar la cooperación popular en discusiones administrativas sobre temas de utilidad pública. Entre marzo y abril del año 1931 el diario *El Mercurio* realizó una encuesta dirigida a los vecinos de Santiago para que dieran su parecer sobre los futuros cambios que se pensaba incorporar a los recorridos del sistema tranviario. La iniciativa invitaba a quienes utilizaban este medio de transporte a enviar sus propuestas por vía escrita para luego difundirlas en las páginas del diario. El alcalde Eliecer Parada había manifestado interés por los resultados, dando a entender que los consideraría en sus negociaciones futuras con la compañía con objeto de que las necesidades más apremiantes de los usuarios recibiesen la atención que merecían. El *Boletín Municipal*, órgano del municipio de Santiago, reprodujo las opiniones del público por considerarlas “de interés general”.

La idea fue todo un éxito, llegando hasta las oficinas de prensa cientos de recomendaciones. *El Mercurio* dedicó una sección donde se recopilaban las opiniones de los vecinos de la ciudad en seis números consecutivos, sección que era presentada en los siguientes términos: “Intenso interés ha despertado en todos los círculos la encuesta iniciada por *El Mercurio*, a fin de que el público mismo dé a conocer sus opiniones sobre las fusiones de líneas de tranvías proyectadas y dé a conocer las aspiraciones que benefician a los barrios en que habitan”.⁵³ Las respuestas fueron tan numerosas que debieron ser agrupadas temáticamente según el tipo de mejoras solicitadas, de lo contrario hubiese sido imposible, según reconocía el mismo medio impreso, darlas a conocer en su totalidad. Los nombres y seudónimos de quienes enviaron sus observaciones dan indicios de un abanico social amplio, representativo de la diversidad de sujetos que transitaban por la ciudad. Es posible reconocer en las firmas variados tipos de usuarios, entre los cuales se encuentran: “obrero”, “empleado”, “vecino”, “madre”, “padre de familia”, “pasajero de segunda clase”, “pasajeros de clase media”, “estudiante”.

El propósito de recibir solicitudes para la redefinición de los recorridos del tranvía fue superado con creces al diversificarse los tópicos establecidos por quienes usaban el servicio. *El Mercurio* resumió las solicitudes una vez terminado el proceso, señalando que como resultado de un “movimiento de opinión”, “movimiento que puede sentar un hermoso precedente”, era posible reconocer entre las exigencias de los pasajeros los siguientes temas: la fusión de líneas; creación de nuevos recorridos; prolongación de recorridos ya existentes; instalación de doble vía en algunas calles; reposición de trayectos suprimidos; establecimiento de servicio nocturno en todas las líneas cada una hora; reincorporación del servicio a la salida de los teatros; reforma del tránsito en los terminales de tranvías (Plaza Argentina); supresión de los carros acoplados por causa de los accidentes que los involucraban; implementación del sistema de boletos de conexión para no tener que pagar más de un pasaje por utilizar varios recorridos al no existir línea directa;

⁵³ *El Mercurio*, en *Boletín Municipal*, 18 de abril de 1931.

implementación de un sistema de abonos mensuales o semanales; cambio de equipos en mal estado y que se encontraban en circulación; establecer un número limitado de pasajeros por carro; exigir “cultura” al personal del servicio; suspensión del tránsito de tranvías en el centro de la ciudad.⁵⁴

La síntesis de *El Mercurio* puede ser complementada con aspectos observados en el contenido de las opiniones, y que dan cuenta de la asociación entre demandas por un mejor servicio de locomoción pública y la identidad de los signatarios. Los vecinos de barrios localizados en los suburbios reclamaban por la situación de abandono en que se encontraban sus poblaciones, a diferencia de aquellas ubicadas en el oriente de la capital. La comuna de Quinta Normal, uno de los barrios “más abandonado de las autoridades, seguramente por ser el más populoso e industrial de la ciudad”, en palabras de cuatro vecinos, necesitaba urgentemente conexión con el centro y con el sector de Mapocho.⁵⁵ Los pasajeros de esta región alegaban por la diferencia evidente en términos de acceso a los servicios urbanos que experimentaban en relación con otros municipios. Así, se subrayaba que esta populosa comuna, que sumaba 3.000 habitantes más que Providencia, a la cual se le prestaban diversas facilidades, estaba compuesta en un 95% de población obrera. Providencia contaba, en cambio, con “tres buenos servicios de tranvía y un porcentaje de 20% de sus habitantes obreros, los demás son gente pudiente que tiene auto en su mayoría”.⁵⁶

La visibilidad de las demandas de la periferia, unida a la búsqueda de soluciones que prometían dignidad a las y los habitantes del Santiago expandido como miembros de un cuerpo mayor que era la Nación, representa una fórmula en la que converge la necesidad de modernización para la consolidación de un proyecto político corporativista, las urgencias de la ciudad no consolidada como parte de las reivindicaciones de sectores obreros y medios, y la cooperación mutua en el marco de lo que se ha denominado “pactos populistas”.⁵⁷

Otra variable fundamental que estuvo presente en la atención dada a los reclamos de la periferia, especialmente en relación con la movilidad urbana, es la importancia que adquirió la mirada técnica y la búsqueda de una solución científica que permitiera planificar el futuro de la capital chilena, sin excluir de los beneficios del progreso a los sectores menos beneficiados por las virtudes materiales de la vida en la ciudad.

⁵⁴ Ibidem, 24 de abril de 1931.

⁵⁵ Ibidem, 21 de abril de 1931.

⁵⁶ Ibidem, 23 de abril de 1931.

⁵⁷ Pinto, «La dictadura de Ibáñez en clave populista, 1924-1931», 57; Josefina Araos, *El pueblo olvidado. Una crítica a la comprensión del populismo* (Santiago: Instituto de Estudios de la Sociedad, 2021).

Una red metropolitana de circulación como solución científica al problema del tránsito centro-periferia

El año 1929 arriba a Chile el urbanista austriaco Karl Brunner con el objetivo de participar en la búsqueda de soluciones para el presente de la capital chilena y proyectar su inevitable ensanche futuro. Fue convocado para asesorar a la Sección de Urbanismo del Departamento de Arquitectura del Ministerio de Obras Públicas, unidad desde donde formuló su plan de transformación de Santiago. Esta sección fue creada para la elaboración de reglamentos y ordenanzas, el control de temas de edificación, y la organización de las ciudades a través de los preceptos del urbanismo.⁵⁸ En palabras de Constantino Mawromatis, Brunner fue el “catalizador de un proceso que llevaría al Estado chileno a encauzar el desarrollo de las ciudades desde una planificación urbana moderna”.⁵⁹

En el que sería su primer viaje a América Latina, Brunner trajo consigo un bagaje práctico y teórico sobre el cual es necesario detenerse brevemente, puesto que condicionó su forma de interpretar la realidad urbana de Santiago.⁶⁰ Al respecto, Jonás Figueroa reconoce como parte de la “entidad urbanística” de Brunner, los antecedentes históricos que definieron su experiencia y dieron soporte a su mirada como especialista en la ciencia de la ciudad:

“Su presencia trae un ejercicio disciplinar asentado en el modelo alemán, emparentado con las grandes transformaciones que experimentaron las ciudades a fines del siglo XIX y principios del XX; urbanismo de manual altamente tecnificado, preocupado por los aspectos higiénicos, los transportes, y la vialidad; relacionados con temas sociales surgidos de la caída de los imperios coloniales; con una práctica que se inicia con la incorporación de los grandes artefactos que signan las metrópolis europeas hasta ese momento –murallas medievales y edificios institucionales, principalmente- en la espacialidad pública y comienzo de una atención prioritaria por las necesidades de vivienda de la población y de los retornados desde los territorios de ultramar”.⁶¹

Con el fin de la Primera Guerra Mundial, Brunner participó activamente en la búsqueda de soluciones en materia de vivienda social y unifamiliar en Viena, donde estudió y adquirió práctica

⁵⁸ María Isabel Pavez, «Temprana modernidad del Urbanismo en Santiago de Chile: interacciones entre Jacques Lambert, Karl Brunner, Luis Muñoz y Roberto Humeres, más allá de Le Corbusier», en *Karl Brunner en Chile. Urbanismo Revisitado*. Santiago de Chile, editado por Constantino Mawromatis (Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo-Universidad de Chile, 2015), 21.

⁵⁹ *Ibidem*, 8.

⁶⁰ Además de sus dos misiones en Chile entre los años 1929-1934, Brunner trabajó como asesor urbanista y académico en Colombia y Panamá. Tania Maya, «Karl Brunner (1887-1960) o el urbanismo como ciencia del detalle», *Revista Bitácora Urbano Territorial* 1, nº 8 (2004): 64-71.

⁶¹ Figueroa, «Abrir, situar, fluir: la entidad urbanística de K. H. Brunner», 67.

como urbanista.⁶² Allí se impregnó de las ideas de Camilo Sitte y Otto Wagner, relacionadas con la puesta en valor de los antecedentes históricos sobre la evolución de la ciudad, así como con la importancia de la planificación y la incorporación de nuevas tecnologías. Cultor, según Mawromatis, de un urbanismo contextualizado, identitario, ético y pragmático, Brunner proyectó en el plano teórico una “visión ampliada de las ciudades”, a través de la cual buscó apreciar la totalidad por sobre las partes fragmentadas, a través del ejercicio de la “abstracción y la síntesis”.⁶³ Al respecto, las palabras de Brunner son elocuentes: “Una conquista del urbanismo moderno es la consideración sociológica y económica del conjunto de una ciudad. Su organismo requiere una distribución de partes de distinto carácter y una limitación adecuada a las respectivas necesidades”.⁶⁴ La metáfora organicista reconocía la importancia de los elementos sociales y culturales que daban forma a la ciudad, así como la contribución de estos al conjunto urbano⁶⁵, convergiendo en su valoración de la planificación científica y la técnica, con los preceptos de la política modernizadora de corte autoritario que dirigía el Estado bajo el gobierno de Ibáñez.

El austriaco había sido académico en la Universidad Técnica de Viena, donde fundó el seminario libre de urbanismo, experiencia valiosa que le valdría posteriormente ser contratado como profesor en la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Chile. Un exalumno suyo en Viena, el arquitecto Rodolfo Oyarzun, lo recomendaría ante el gobierno en calidad de “experto”, una figura central en el marco de los ajustes que experimentaba la administración pública para la construcción del “Chile Nuevo”. Al llegar a Santiago a fines del año 1929, Brunner realizó un diagnóstico de la capital, definiéndola como una ciudad moderna en construcción. ¿Qué era lo que le faltaba para acceder definitivamente a la modernidad que reivindicaba el urbanismo científico y que proclamaba el Estado? En términos culturales, para el vienés era imprescindible difundir los principios de la civilización urbana a todos los sectores que componían la sociedad, ya que, si bien reconoció los méritos de la infraestructura en el centro de la capital chilena, también fue lúcido al identificar que los sectores pobres, localizados en barriadas precarizadas, no tenían acceso a condiciones mínimas de habitabilidad. Realista y pragmático, reconoció la urgencia de democratizar los elementos materiales del progreso urbano, llevándolo hasta aquellos que habían quedado históricamente fuera de las agendas modernizadoras.

⁶² Pedro Bannen y Carlos Silva, «Santiago de Chile: comprensión y configuración de una ciudad moderna a partir de la visita de Karl Brunner, 1932», *Estudios del Hábitat* 14, nº 2 (2016): 1-18.

⁶³ Constantino Mawromatis, «Karl Brunner y el urbanismo desde la vista a ‘vuelo de pájaro: lecciones de una visión integral», en *Karl Brunner en Chile. Urbanismo Revisitado*. Santiago de Chile, editado por Constantino Mawromatis (Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo-Universidad de Chile, 2015), 17-18.

⁶⁴ Karl Brunner, *Santiago de Chile: su estado actual y futura formación* (Santiago: Imprenta La Tracción, 1932), 15-16.

⁶⁵ Este énfasis se expresó en la valoración de la zonificación por actividades, definiéndose el barrio cívico y comercial; la zona colindante de escuelas, oficinas, habitaciones, almacenes, de edificación densa; la zona netamente residencial, sea burguesa u obrera; y la zona mixta o industrial, según la participación de fábricas dentro de la edificación. *Ibidem*, 16.

De manera explícita, Brunner relata cómo las cualidades que lo maravillaron en su primer contacto con Santiago se reducían a determinados sectores ocupados por la clase dirigente situada de espaldas a la periferia que concentraba a una mayoría desabastecida:

“Santiago da desde el primer momento, en sus sectores de más importancia, la impresión de un centro social y cultural de Occidente. Esto no quiere decir que todos sus barrios estén modernizados, ya que en la mayoría de la extensión la ciudad guarda un carácter modesto, hasta pobre de la ciudad de antaño, y es justamente en la comparación de estos barrios modestos con los barrios céntricos y residenciales de las clases burguesas y colonias extranjeras, parques y establecimientos de deportes, donde mejor puede aquilatarse el progreso y el esfuerzo realizado”.⁶⁶

La distancia de Santiago con las capitales de Europa y Estado Unidos se expresaba, en el diagnóstico de Brunner, en las “condiciones de vida del ‘roto’ chileno” que, comparado con las clases proletarias de esas otras latitudes, vivía en precarias condiciones. “Tan solo de esta reflexión se deduce un programa urbanístico -señala Brunner-, programa que se exige seguir modernizando todos los sectores de la capital y extender esta acción a los barrios populares”.⁶⁷ Según el austriaco, se debía trabajar en modernizar todo el sistema de vida urbana, particularmente “el de las clases populares criollas”⁶⁸, siguiendo la línea del proyecto nacional que estaba en desarrollo y que, tal como señala Damir Galaz-Mandakovic, les proporcionaba a los profesionales y técnicos un “destacado espacio de participación que derivó en una serie de planes de ensanche y de proyección reorganizativa de las ciudades”.⁶⁹

Como técnico, Brunner concibió la modernidad en términos de magnitud.⁷⁰ Sería el crecimiento futuro de la capital chilena, tanto en superficie como en componente demográfico, lo que permitía pensar en estrategias de renovación y planificación que llegaran directamente a los barrios de la periferia. El vienés proyectaba a comienzos de 1930 que durante las próximas tres décadas la capital chilena alcanzaría el millón de habitantes, por lo que necesitaría de 3.000 hectáreas de terreno por urbanizar. Sobre esta base desarrolló estudios de densidad, edificación y comunicación.

Entre las medidas consideradas inicialmente para la proyección de la metrópolis futura, más moderna y equitativa, estuvo la construcción de un Ferrocarril Metropolitano Subterráneo que extendería sus ramales principales de norte a sur y de oriente a poniente, para luego conectar en

⁶⁶ Ibidem, 8.

⁶⁷ Ídem.

⁶⁸ Ídem.

⁶⁹ Damir Galaz-Mondakovic, «Una transformación urbana en la costa del Desierto de Atacama desde 1929: derivaciones de las visitas del presidente Carlos Ibáñez y los urbanistas Karl Brunner y Luis Muñoz Maluschka a Tocopilla, Chile», *Revista de Urbanismo*, n° 43 (2020): 170.

⁷⁰ Brannen y Silva, «Santiago de Chile», 5.

superficie con líneas de tranvías que avanzarían transversalmente por las regiones más densamente pobladas, contribuyendo, de esta forma, a la doble labor de descongestionar el centro de la ciudad y de proporcionar mejores condiciones de accesibilidad a la población que vivía en las áreas suburbanas.⁷¹ Esta red de circulación, proyectada desde los preceptos del urbanismo científico, era una respuesta concreta a la problemática del transporte público que afectaba a las y los habitantes de la capital y especialmente de la periferia, y que había dado paso a innumerables reclamos en la opinión pública por su incidencia directa en la vida de las personas, así como en la percepción de desigualdad socioespacial.⁷²

El Ferrocarril Metropolitano fue parte del pre-proyecto de transformación de Santiago, que además consideraba la zonificación de la ciudad, la creación de áreas verdes o espacios libres, y la reestructuración del trazado de los medios de locomoción. Ello en un momento específico favorecido por la bonanza económica previa a la crisis de los años '30 y el impacto que tuvo en Brunner sus primeras impresiones de la capital chilena. Cabe señalar que se trata de un pre-proyecto que será modificado posteriormente según consta en su conocido libro *Santiago de Chile. Su estado actual y su formación futura* (1932), donde si bien se hace referencia al Ferrocarril Metropolitano Subterráneo, este aparece reducido en sus alcances y aplazado a un tiempo distante.

La red de circulación proyectada por el urbanista estaba pensada no solo para servir a la región central, sino al Gran Santiago, es decir, a la ciudad expandida que incluía además del centro, las comunas de Providencia, Ñuñoa, Quinta Normal, San Miguel, Conchalí y Renca. Esta ciudad ampliada que albergaba los arrabales era la que se beneficiaría con el servicio ofrecido por una red de transporte moderna planeada según los preceptos de la imaginación urbana que conciliaba el saber científico y tecnocrático, la política corporativista y la narrativa de conciliación social en su dimensión espacial.

Interpretando la densificación en los sectores adyacentes y la dinámica radial de los desplazamientos de sus habitantes a partir de los criterios de la economía política que valorizaba el uso del tiempo desde una lógica productiva, Brunner proyectaba que en las siguientes décadas "Una gran parte de la población tendría que realizar un recorrido diario a sus faenas de alrededor de 10 kilómetros de distancia, lo que sería una pérdida de tiempo muy grande en esos recorridos con los medios de locomoción actuales. En ese futuro el tránsito estará tan

⁷¹ Al trazado subterráneo se sumarían los ramales tranviarios que avanzarían por las diagonales hacia las comunas suburbanas o rurales. Los tranvías cumplirían dos funciones en esta red de circulación metropolitana: una de acercamiento para los pasajeros, desde sus lugares de residencia en los bordes disgregados hasta las estaciones del ferrocarril subterráneo que los llevarían al centro, y otra como extensión aérea del propio subterráneo una vez que este saliera a la superficie, ampliando su alcance espacial. Así, Brunner proyectaba una solución a las dos corrientes circulatorias que caracterizaban los desplazamientos de la población en Santiago: la circulación en las calles centrales y la circulación desde y hacia la periferia.

⁷² Prudent, «La urbanización como dispositivo de reivindicación histórica».

sobrecongestionado, que no podrá movilizarse ya el público sólo en tranvías”⁷³. Este diagnóstico reconocía no solo la importancia de conectar diversos medios de transporte para la mayor comodidad y provecho del tiempo vital de las y los habitantes de las diversas comunas de la capital, sino también, la posibilidad real de quienes residían en los sectores suburbanos de acceder a dispositivos de movilidad. Así, al estudiar las necesidades de movilización del Santiago expandido, Brunner estableció que era justamente “el movimiento diario de las clases trabajadoras y empleados” residentes en la periferia, el que determinará la intensidad y viabilidad de la locomoción futura.⁷⁴

Los resultados sobre densidad de población arrojados por el censo de 1920 le sirvieron a Brunner para proyectar el trazado del Ferrocarril Subterráneo y los ramales del tranvía que llegarían hasta el futuro ensanche. El hecho de que los sectores residenciales en la ciudad estuviesen dispuestos en forma de cruz, era ventajoso, puesto que ofrecía la posibilidad de considerar líneas que encontrarían como punto de cruce, un área próxima al centro comercial de la ciudad, región donde se encontraban la mayoría de los destinos finales de los viajes cotidianos.⁷⁵ Si bien el diseño definitivo debería ser acordado entre la autoridad y los empresarios que participen del proceso, el proyecto propuso la construcción de dos ejes que contribuirían a los propósitos de articulación y descongestión vehicular. Uno Norte-Sur, siguiendo la dirección de alguna de las calles donde más obstaculizado se encontraba el tránsito, pudiendo ser Bandera o Ahumada, con prolongación hasta el Llano de Subercaseaux. El otro eje estaría ubicado en dirección Oriente-Poniente, avanzando por la línea de la Alameda. Para evitar que el cruce de los ejes se produjese justo en el punto de congestión, se establecerían desvíos que harían pasar las líneas por el Barrio Cívico, obra en construcción también proyectada por Brunner y que tenía una importancia significativa como representación de la presencia del Estado en su función de agente organizador de la sociedad.⁷⁶

A su vez, como ejes del trazado de la red de circulación metropolitana, se identificaban las plazas de tránsito tranviario en las regiones que tradicionalmente habían sido ocupados como

⁷³ Brunner, «Conceptos urbanísticos de Santiago», 889.

⁷⁴ Ídem

⁷⁵ Ibidem, 882.

⁷⁶ El proyecto indicaba que la línea norte-sur “podría ser desviada entre el Congreso y el Palacio de los Tribunales a la calle Morandé [...] a fin de poder disponer paraderos en los nuevos espacios libres del Barrio Cívico y para evitar un aumento del tránsito de peatones en el cruce de la calle Bandera con Alameda a causa de un paradero del Ferrocarril Metropolitano”, Ibidem, 890. El Barrio Cívico es una de las obras más emblemáticas entre las ideadas por Brunner en Chile. Se relacionó con el interés del gobierno de Ibáñez del Campo, tal como ha planteado Alberto Gurovich, por “concentrar los servicios estatales para un mejor control y coordinación administrativa, agregando en el discurso justificativo, la finalidad de ‘hermoseamiento urbanístico’, y la oportunidad de lograr la unión vial entre el centro y los barrios del sur y el suroriente de la capital”. Alberto Gurovich, «150 años y 50 imágenes en torno a la realización del Barrio Cívico de Santiago de Chile: 1846-1996», en *Karl Brunner en Chile. Urbanismo Revisitado*. Santiago de Chile, editado por Constantino Mawromatis (Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo-Universidad de Chile, 2015), 44.

paraderos y que registraban gran concurrencia plebeya: la Plaza Argentina en el frontis de la Estación Central y la Plaza Venezuela, en las proximidades del río Mapocho. El ferrocarril subterráneo ascendería a la superficie en estos puntos que se habían transformado espontáneamente en centros comerciales secundarios, para alivianar al centro histórico de la afluencia excesiva de peatones.

Brunner sabía que la realización del plan integral, con la extensión completa del trazado, sólo podría concretarse cuando la ciudad alcanzara las dimensiones que justificasen su construcción. Sin embargo, la urgencia del problema del tránsito, especialmente latente para las capas populares, de especial interés en los discursos de integración al proyecto nacional proclamado por el Estado, no permitía aplazar por completo la obra, por lo que el urbanista propuso un avance parcial. Planteó la construcción del eje Norte-Sur, que se extendería desde el otro lado del río, donde tomaría forma de tranvía para luego dividirse en dos ramales por las fajas verdes a los costados de Avenida La Paz, hasta bifurcarse en Avenida Independencia y Avenida Recoleta. Por el Sur llegaría hasta el Zanjón de la Aguada y en superficie, avanzaría a través de los ramales del tranvía hasta San Bernardo y Puente Alto. Con la construcción de esta fase preliminar del trazado, Brunner afirmaba que “quedarían comunicados todos los sectores residenciales del futuro al ferrocarril metropolitano”, y con ello se daría una respuesta concreta a las demandas por acceso a movilidad urbana de las regiones desprovistas de los beneficios de la urbanización.⁷⁷

El desfase en los efectos locales de la Gran Depresión le había dado a Brunner un margen de tiempo para reflexionar sobre las transformaciones que el Santiago que encontró a su llegada, debía experimentar para convertirse en la metrópolis del futuro que el gobierno de Ibáñez le había encomendado proyectar. Sin embargo, las consecuencias de la crisis económica terminarían por evidenciarse dramáticamente en el país, lo que repercutió profundamente en el plan de reformas impulsado por el Estado, paralizando el gasto público en modernización de la infraestructura urbana.

Frente a este panorama, Brunner reafirmó la importancia de construir un trecho básico del ferrocarril subterráneo, más corto incluso que el propuesto en un comienzo, sólo desde la Alameda hasta Mapocho, sector ampliamente poblado y transitado. Se trataba de una solución parcial y estratégica en la medida que “una combinación de las líneas del tranvía existente con el trazo subterráneo se ha elaborado bajo la consideración de un programa de emergencia para el caso que se piense ocupar un gran número de obreros en una obra directamente reproductiva, con el menor gasto posible de inversiones”.⁷⁸ El proyecto original, por lejano que pareciera, debía ser implementado algún día si se quería resolver el problema de la movilidad urbana y proveer a

⁷⁷ Brunner, «Conceptos urbanísticos», 892.

⁷⁸ Brunner, *Santiago de Chile...*, 140.

la ciudad de un sistema de transportes realmente acorde con las necesidades de la población de una metrópolis moderna.

La importancia que Brunner le dio al Ferrocarril Metropolitano, a pesar de las dificultades evidentes que implicaba su realización, se relaciona tanto con el lugar que ocupaba este medio de transporte en la estrategia integral para reorganizar la ciudad e imaginarla según los preceptos del proyecto nacional-popular, como con su valor en tanto símbolo de lo modernidad urbana; medio de locomoción representativo de las ciudades europeas que Brunner conocía de cerca y que eran referencia para el urbanismo científico.

Al imaginar la metrópolis del futuro, articulada por con un espacio de circulación dinámico, en el que confluían distintos intereses y actores de la sociedad, integrando a las y los habitantes de la periferia como parte del sistema urbano, el vienes había contribuido también a revitalizar la preocupación por la ciudad en la esfera pública, en un período donde esta se transforma radicalmente. El lenguaje del urbanismo profesional que Brunner trajo a Chile se difundió rápidamente por diversas arenas en las que se discutían los problemas de Santiago y sus posibles soluciones. En los periódicos se reiteraban las crónicas que hacían referencia a la organización racional del espacio, la construcción de diagonales, la liberación de las vías de tránsito, el ensanche de arterias, manifestándose de manera clara, las opiniones de diversos interlocutores que esbozaban estrategias para mejorar las condiciones de habitabilidad. De esta forma, a la planificación dirigida por el Estado y proyectada por el urbanista en aras de la ciudad del porvenir, se sumaron interpretaciones no académicas que nutrían el entendimiento de las urgencias que experimentaba la capital chilena.

Conclusiones

El artículo analizó cómo durante el primer mandato de Carlos Ibáñez del Campo se evidenció un creciente reconocimiento de las necesidades de los habitantes de la periferia urbana de Santiago. Esto fue resultado de la actualización de las demandas por mejores condiciones de vida en la ciudad a través del acceso a la urbanización por parte de las poblaciones plebeyas, así como de la sintonía que existía entre este tipo de reivindicaciones, el discurso de la urbanidad, la fórmula de conciliación social y el proyecto nacional-popular.

La modernización y fiscalización de los servicios públicos, así como la contratación del arquitecto Karl Brunner, que incluiría en su plan original de transformación de Santiago a las poblaciones de la periferia por medio de una red de circulación metropolitana, fueron iniciativas claves para abordar las necesidades de las capas obreras y sectores medios en materia de experiencia urbana.

A pesar del ímpetu de transformar la ciudad de Santiago y la consiguiente incorporación de la dimensión espacial al discurso de armonización, la crisis económica limitó el alcance de la política de intervención sobre la capital. Aunque el gobierno controlaba los medios de prensa y lograba

posicionar su programa en la opinión pública, la falta de recursos dificultó, en la práctica, la implementación de obras de infraestructura y el abastecimiento de servicios que permitieran cumplir la promesa de atender al “pueblo olvidado”.

No obstante, los años que enmarcan la dictadura de Ibáñez permiten observar cómo las demandas históricas surgidas desde los propios grupos que habitaron la ciudad no consolidada, encontraron legitimidad en espacios institucionales y de gobernanza. Aspiraciones que tuvieron eco en la esfera administrativa y fueron integradas a la imaginación urbana del gobierno, ya sea por la legitimidad que les daba el ser reflejo del “pueblo” que el Estado reconocía como interlocutor para la construcción del “Chile Nuevo”, así como por la relevancia que tenían las necesidades de la periferia en los planes formulados por el urbanismo científico.

Referencias

Prensa:

Acción Comunal, (Santiago, 1927).

Boletín Municipal de la ciudad de Santiago, (Santiago, 1927-1931).

El Diario Ilustrado, (Santiago, 1930).

El Mercurio, (Santiago, 1930-1931).

La Nación, (Santiago, 1927-1931).

Fuentes documentales

Brunner, Karl. «Problemas actuales de urbanización». Conferencias dadas en el Salón de Honor de la Universidad de Chile los días 29 de octubre y 14 de noviembre de 1929. En *Anales de la Universidad de Chile*, VIII (1930): 11-40.

Brunner, Karl. «Conceptos urbanísticos de Santiago». Conferencia inaugural del Seminario de Urbanismo. En *Anales de la Universidad de Chile*, VIII (1930): 872–906.

Brunner, Karl. *Santiago de Chile: su estado actual y futura formación*. Santiago: Imprenta La Tracción, 1932.

Montero, René. *Ibáñez un hombre, un mandatario. Estudio psicológico y moral del ex – Presidente de la República por el que fue su secretario privado*. Santiago: Imprenta Cóndor, 1937.

Bibliografía

Almandoz, Arturo. «Modernización urbanística en América Latina. Luminarias extranjeras y cambios disciplinares, 1900-1960». *Iberoamericana* VII, nº 27 (2001): 59-78.

Araos, Josefina. *El pueblo olvidado. Una crítica a la comprensión del populismo*. Santiago: Instituto de Estudios de la Sociedad, 2021.

- Bannen, Pedro y Carlos Silva. «Santiago de Chile: comprensión y configuración de una ciudad moderna a partir de la visita de Karl Brunner, 1932». *Estudios del Hábitat* 14, nº 2 (2016): 1-18.
- Cáceres, Gonzalo. «Modernización autoritaria y renovación del espacio urbano: Santiago de Chile, 1927-1931». *EURE-Revista de Estudios Urbano Regionales* 21, nº 62 (1995): 98-108.
- Castillo, Simón y Waldo Vila. «El problema de la vivienda y la urbanización de la periferia norte de Santiago durante la administración de Carlos Ibáñez del Campo (Renca, 1927-1931). *Historia* (Santiago) 54, nº 1 (2021): 69-106.
- De Ramón, Armando. *Santiago de Chile (1541-1991). Historia de una sociedad urbana*. Santiago: Sudamericana, 2000.
- Donoso, Karen. «Instruir al pueblo. Ibañismo y políticas culturales (1927-1937)». En *Populismo en Chile. De Ibáñez a Ibáñez*, Tomo III. Editado por Verónica Valdivia y Julio Pinto, 29-74. Santiago: Lom, 2023.
- Errázuriz, Tomás. «La administración de Ibáñez del Campo y el impulso a la circulación moderna (Santiago, 1927-1931)». *Historia* (Santiago) 47, nº 2 (2014): 313-354.
- Figuerola, Jonás. «Abrir, situar, fluir: la entidad urbanística de K. H. Brunner». En *Karl Brunner en Chile. Urbanismo Revisitado*. Editado por Constantino Mawromatis, 66-79. Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo-Universidad de Chile, 2015.
- Galaz-Mondakovic, Damir. «Una transformación urbana en la costa del Desierto de Atacama desde 1929: derivaciones de las visitas del presidente Carlos Ibáñez y los urbanistas Karl Brunner y Luis Muñoz Maluschka a Tocopilla, Chile». *Revista de Urbanismo*, 43 (2020): 168-186.
- González, María José. «La cuestión urbana: algunas perspectivas críticas». *Revista de Estudios Políticos*, nº 101 (1998): 303-333.
- González, Pablo y Macarena Ibarra. «Cuando la periferia fue ciudad. Imaginarios y modernización urbana en el barrio Matadero (1902-1939)». *Estudios Avanzados* 32 (2019): 74-93.
- Goossens, Maarten. «La lenta materialización de la ciudad moderna». *DEARQ-Revista de Arquitectura/Journal of Architecture*, nº 12 (2013): 1-6.
- Gorelik, Adrián. *Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana*. Buenos Aires: Siglo XXI, 2004.
- Gross, Patricio. «Santiago de Chile (1925-1990): planificación urbana y modelos políticos». *Revista EURE-Revista de Estudios Urbano Regionales*, 17, nº 52-53 (1991): 27-52.
- Gurovich, Alberto. «150 años y 50 imágenes en torno a la realización del Barrio Cívico de Santiago de Chile: 1846-1996». En *Karl Brunner en Chile. Urbanismo Revisitado*, Editado por Constantino Mawromatis, 36-65. Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo-Universidad de Chile, 2015.
- Hiernaux, Daniel y Alicia Lindón. «La periferia: voz y sentido en los estudios urbanos». *Papeles de población*, nº 42 (2004): 101-123.
- Jirón, Paola y Alejandra Rivas. «¿Qué hay detrás de las intervenciones urbanas? Elementos históricos para develar las racionalidades urbanísticas en Chile». *Revista de Geografía Norte Grande*, nº 77 (2020), 109-132.

- López Trigal, Lorenzo. *Diccionario de términos sobre la ciudad y lo urbano*. Madrid: Biblioteca Nueva, 2010.
- Maya, Tania. «Karl Brunner (1887-1960) o el urbanismo como ciencia del detalle». *Revista Bitácora Urbano Territorial* 1, nº 8 (2004): 64-71.
- Mejía, Germán. *La aventura urbana de América Latina*. Madrid: Mapfre, 2013.
- Pavez, María Isabel. «Temprana modernidad del Urbanismo en Santiago de Chile: interacciones entre Jacques Lambert, Karl Brunner, Luis Muñoz y Roberto Humeres, más allá de Le Corbusier». En *Karl Brunner en Chile. Urbanismo Revisitado*. Editado por en Constantino Mawromatis, 20-35. Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo-Universidad de Chile, 2015.
- Pinto, Julio. «La dictadura de Ibáñez en clave populista, 1924-1931». En *Populismo en Chile. De Ibáñez a Ibáñez*, Tomo I. Editado por Verónica Valdivia y Julio Pinto, 29-70. Santiago: Lom, 2023.
- Prudent, Elisabet. «La urbanización como dispositivo de reivindicación histórica por el derecho a la ciudad en Santiago de Chile (1930-1950)». *Revista História: Debates e Tendências* 23, nº 1 (2023): 87-102.
- Prudent, Elisabet. «Vida cotidiana, dignidad y luchas por el derecho a la ciudad en perspectiva histórica». En *Tiempos liminales. Las humanidades de cara a la revuelta de octubre 2019 y el proceso constituyente*. Editado por en Cristóbal Friz y Elisabet Prudent, 83-106. Santiago: Editorial Universidad de Santiago de Chile, 2023.
- Rodríguez, Matías. «El Congreso Social Obrero: Los rostros del apoyo sindical a la dictadura de Carlos Ibáñez del Campo (1927-1929)». *Revista Izquierdas*, nº 50 (2021): 1-20.
- Rojas, Jorge. *La dictadura de Ibáñez y los sindicatos (1927-1931)*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, 1993.
- Romero, José Luis. *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores, 2008.
- Salazar, Gabriel. *Historia del Municipio y la soberanía comunal en Chile*. Santiago: Editorial Universitaria, 2019.
- Valdivia, Verónica, Julio Pinto ed. *Populismo en Chile. De Ibáñez a Ibáñez*, Tomo I-III. Santiago: Lom, 2023.