

La Remodelación San Borja en Santiago de Chile:

DE PROMESA REVOLUCIONARIA A REACTIVADOR INMOBILIARIO

THE SAN BORJA REMODELING IN SANTIAGO DE CHILE:
 from revolutionary promise to reactivated real estate

A REMODELAÇÃO SAN BORJA EM SANTIAGO DO CHILE:
 de promessa revolucionária para imóveis reativados

Gonzalo Arze-Arce

Magíster en Urbanismo
 Universidad de Chile
 garze@uchilefau.cl

Sebastián Román-Crisóstomo

Arquitecto
 Universidad de Chile
 sroman@ug.uchile.cl

Recibido: 18 de octubre de 2017

Aprobado: 19 de noviembre de 2017

<https://doi.org/10.15446/bitacora.v28n1.47134>

Resumen

El proceso de transformación urbana y de recuperación de áreas centrales fue una de las prioridades de los gobiernos chilenos en las décadas de 1960 y 1970. En este contexto, se otorgó especial atención a los conjuntos habitacionales que propusieron exploraciones alternativas en el ámbito urbano arquitectónico, sustentado en los principios del movimiento moderno por la búsqueda de un nuevo modelo y paradigma urbano. Sin embargo, existieron contraposiciones de carácter político y social que impidieron alcanzar su madurez en las diferentes intervenciones urbanas realizadas en este periodo. Para tal efecto, se analiza el caso de la Remodelación San Borja en Santiago de Chile, un proyecto que, en su primera etapa, se consideró un referente en el ámbito urbano y social, pero la interrupción de sus etapas posteriores provocó cuestionamientos en torno a sus concepciones originales. Más allá de considerarse un proyecto con condiciones relevantes, no ha logrado alcanzar la culminación y consolidación necesaria para afrontar los nuevos desafíos que demanda la ciudad y la sociedad contemporánea.

Palabras clave: renovación urbana, proyecto urbano, transformación urbana, gestión urbana

Abstract

The process of urban transformation and recovery of central areas was one of the priorities of the Chilean governments in the 1960s and 1970s. In this context, special attention was given to the housing complexes that proposed alternative explorations in the urban-architectural field supported in the principles of the modern movement, in the frame of the search for a new model and urban paradigm. However, there were oppositions of a political and social nature that prevented reaching maturity in the different urban interventions carried out in this period. For this purpose, the case of the San Borja Remodeling in Santiago, Chile is analyzed, a project that, in its first stage, was considered a benchmark in the urban and social sphere and that, through its later stages, evidences interruptions in its development that provoked questions about their original conceptions. Beyond considering a project with relevant conditions, it has not managed to reach the necessary culmination and consolidation to face the new challenges demanded by the city and contemporary society.

Keywords: urban renewal, urban project, urban transformation, urban management

Resumo

O processo de transformação e recuperação urbana de áreas centrais foi uma das prioridades dos governos chilenos nas décadas de 1960 e 1970. Neste contexto, foi dada especial atenção aos complexos habitacionais que propuseram posições e explorações alternativas de arquitetura urbana, respeitando princípios do movimento moderno, no quadro da busca de um novo modelo e paradigma urbano. No entanto, houve oposições de natureza política e social que impediram sua maturidade nas diferentes intervenções urbanas realizadas neste período e que atuaram paralelamente no processo de desenvolvimento da cidade. Para este propósito, o caso da Remodelação San Borja em Santiago, Chile, é analisado, um projeto que, em sua primeira etapa, é considerado um referente importante do movimento moderno e que, por meio de seus estágios posteriores, evidencia interrupções em seu desenvolvimento que causaram perguntas sobre suas concepções originais. Além de considerar um projeto com condições relevantes, não conseguiu atingir a culminação e a consolidação necessárias para enfrentar os novos desafios exigidos pela cidade e pela sociedade contemporânea.

Palavras-chave: renovação urbana, projeto urbano, transformação urbana, gestão urbana

Introducción

La ciudad de Santiago de Chile ha experimentado diversas intervenciones arquitectónicas y urbanas a lo largo de los años. No obstante, después de haber vivido un proceso histórico significativo en la primera mitad del siglo XX, la segunda mitad estuvo marcada por fuertes transformaciones producto de la masificación del automóvil en sus distintas expresiones, y la adaptación de la ciudad a las nuevas lógicas de movilidad producto de la dispersión urbana y la segregación a costa de las nuevas configuraciones urbanas que la “modernización” trajo consigo.

En medio de este proceso de transformación, se pueden reconocer dos momentos claves de la acción arquitectónica y urbanística de la Corporación de Mejoramiento Urbano (CORMU) en la ciudad de Santiago de Chile entre 1964 y 1973. El primer momento corresponde a las remodelaciones urbanas impulsadas por el gobierno Demócrata Cristiano del presidente Eduardo Frei Montalva (1964-1970), en el marco de un impulso de transformación sociopolítica (Raposo, Valencia y Raposo, 2010). Se buscaba, por medio de ciertas acciones, anticipar la imagen de la ciudad del futuro mediante un diseño urbano fuertemente centrado en un lenguaje modernizador. La Remodelación San Borja (RSB) es uno de los principales exponentes que dejó este proceso.

El segundo momento corresponde al del gobierno de la Unidad Popular del presidente Salvador Allende Gossens (1970-1973) y su proyecto de transición al socialismo. En este período, las remodelaciones urbanas pericentrales fueron destinadas fundamentalmente a la clase obrera. Representan el intento de acortar las distancias sociales al interior de la ciudad. Las remodelaciones San Luis, Mapocho-Bulnes, Polígono de Tiro y Padres Carmelitos son buenos ejemplos de una época que marca la fisonomía con el sello de la modernidad arquitectónica y el interés social (Rosas, 1998).

La discusión de este artículo se sustenta en el primer momento (1964-1970) a través del proyecto de la Remodelación San Borja, percibida desde su motivación y lo que pretendió conseguir, versus lo que es hoy en día. Se analizará el proyecto y, a su vez, se llevará a cabo un breve recorrido histórico de la CORMU para entender su proceso de desarrollo en medio de los acontecimientos políticos que la acompañaron.

La pregunta principal de este artículo es si proyecto de la RSB el resultado de un pensamiento urbanístico de las décadas de 1960 y 1970, o se ha constituido como un hito político de Chile, inquietud que discutiremos a través de un recorrido histórico y analítico del proceso de configuración de dicho proyecto.

Gonzalo Arze-Arce

Arquitecto de la Universidad Mayor de San Andrés (Bolivia), Magíster en Urbanismo de la Universidad de Chile. Académico e investigador de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile, Miembro del Centro Iberoamericano de Asuntos Públicos y Empresariales (CIAPE). Sus líneas de investigación son: planificación urbana, diseño urbano, estudios de ciudades latinoamericanas, gobernanza urbana.

Sebastián Román-Crisóstomo

Arquitecto de Universidad de Chile con una pasantía en arquitectura en la Universidad Autónoma de San Luis Potosí (México). Ayudante de urbanismo en Universidad de Chile y estudiante del programa de Maestría en Proyecto Urbano de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Sus líneas de investigación son: proyecto urbano, renovación urbana, densificación urbana.

Antecedentes

La inquietud por la movilidad de los habitantes y las medidas tanto urbanísticas como arquitectónicas para facilitarla han estado presentes desde épocas muy antiguas en las administraciones de las grandes aglomeraciones (Pavez, 2011). Por ejemplo, la *Lex Julia Municipalis* del año 45 a. de C. disponía calles exclusivas para peatones. También se puede destacar que desde la dictadura de César (Roma) había quedado establecido un principio para los vehículos: los carros no podían circular por la ciudad durante el día, desde la salida del sol hasta la hora décima, salvo algunas

pocas excepciones (Homo, 1956). Con base en estos principios se daba prioridad y se resguardaba al peatón (Pavez, 2011).

En el caso de Santiago de Chile, ya en 1936 se manifestó la preocupación por la movilidad de los habitantes y, por eso, surge el proyecto intercomunal indicativo dispuesto por el arquitecto Luis Muñoz Maluschka, jefe de la Sección de Urbanismo de la Dirección General de Obras Públicas. En esta propuesta se trazó un corredor de circunvalación relevante comprendiendo tres anillos que permitirían desplazamientos sin tener que pasar por el centro, lo que bajaría la congestión, y haría más segura y agradable la marcha a pie al interior del mismo. Este corredor, que Maluschka logró construir sólo en un tramo de su anillo exterior en Las Condes hacia 1953, reaparecerá posteriormente en la planificación intercomunal, oficial desde 1960, combinado con otros trazados y medidas que incrementaron la factibilidad de la marcha a pie en la ciudad (Pavez, 2011).

Sin embargo, no es coincidencia que la década de 1950 sea catalogada como una en donde el urbanismo y la planificación de Santiago haya adquirido un cierto grado de madurez, develando el reconocimiento legal de los niveles intercomunales de la planificación más allá de la comuna, con la creación de la Dirección de Planeamiento y el inicio de los estudios para los planes coordinados de 1958/60: el Plan Regulador Intercomunal de Santiago de 1960 y el Plan Microregional de Santiago por el Ministerio de Obras Públicas (Pavez, 2011).

Una etapa previa, instaurativa, se sitúa entre 1929 y 1949, en la cual los proyectos urbanos se apoyaban en el Estado chileno como único conducto para resolver el proceso de desarrollo de la ciudad (Pavez, 2011). Además de lo señalado, se debe sumar la influencia de Lewis Mumford (1895-1990) en los arquitectos planificadores urbanos chilenos de la década de 1950, que criticaba rotundamente el modelo de ciudad dispersa y el diseño de ciudad a partir del automóvil. Mumford insistió en la necesidad de replanificar el interior de la ciudad para favorecer la circulación peatonal, y reconstruir y extender las formas de transporte público masivo, antes de disponer más autopistas urbanas (Pavez, 2011), lo cual quedó evidenciado

en el Seminario del Gran Santiago en 1957-1958. Dicho grupo de arquitectos emergentes criticaban varios postulados del Movimiento Moderno en Chile, principalmente, aquel relacionado con la transformación eventual de Santiago hacia una ciudad dispersa y saturada de vehículos.

Sustentado en lo anterior, en 1965 se crea la CORMU (Corporación del Mejoramiento Urbano) con el objeto de proporcionar respuesta a las múltiples intervenciones que el gobierno de Eduardo Frei Montalva y, posteriormente, el gobierno de Salvador Allende querían realizar en Santiago. Es muy importante hacer un alto y entender un dato significativo para explicar la razón esencial por la cual surge la CORMU. El gobierno de Frei Montalva (1964-1970) fue el primer gobierno Demócrata Cristiano de Chile (DC), el cual es descrito por diversos historiadores como un gobierno cargado de “voluntarismo político, unipartidismo, doctrinalismo compacto, etc.” (Raposo, Valencia y Raposo, 2010: 5). Al respecto, Jocelyn-Holt (1998) sostiene que los discursos y acciones gubernamentales de la Democracia Cristiana de la década de 1960 se trazan desde la dinámica de un mesianismo redentor, en virtud del cual se descalifica el pasado y se transforma en abstracciones cuanto el afán reformador va encontrando a su paso. Asimismo, manifiesta que toda la historia había sido superada y debía ser reemplazada con una mezcla auténtica de fe, pasión, resentimiento, ilusión y racionalidad constructivista.

Ahora bien, generalizar sobre esta definición sería un error, ya que no es una regla que podamos ver replegada en otras partes del mundo, ni mucho menos en los gobiernos posteriores de la DC, empero, si miramos detalladamente el proyecto de la Remodelación San Borja pensado y ejecutado por la CORMU, podemos encontrar bastantes semejanzas con lo que Jocelyn-Holt (1998) describe.

Al revisar el Plan Maestro (véase Imagen 1), y observar detalladamente los rasgos arquitectónicos y urbanísticos del proyecto, se puede identificar claramente la intención de imponer lo nuevo emergente y arrasar con lo viejo preexistente, incluidos los edificios históricos que se encontraban emplazados en el predio a intervenir. El mensaje es directo: todo debe comenzar de nuevo.

Imagen 1. Plan Maestro de la Remodelación San Borja

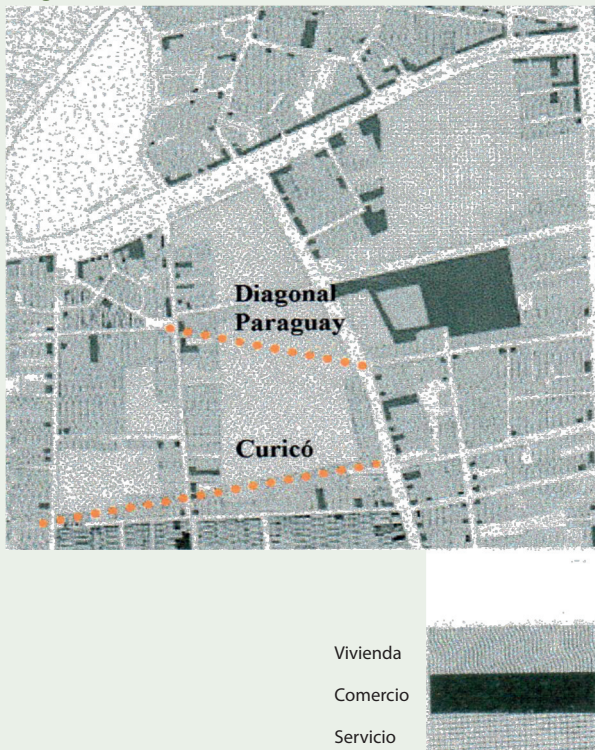


Fuente: Revista de Arquitectura, Urbanismo, Construcción y Arte, 1969: 71-72

Lo que la CORMU ofrecía era una revolución en la manera de proyectar una nueva ciudad. Sin embargo, su responsabilidad no pasaba más allá de establecer las condiciones urbanísticas y arquitectónicas generales del área de Remodelación, de sus ocupantes y el conflictivo problema de despejar dichas áreas. La gestación del proyecto de la Remodelación San Borja fue puesta en vigencia en el área comprendida alrededor del entonces Mercado Presidente Juan Antonio Ríos, la cual contaba con una importante concentración de servicios y viviendas, además de una gran cantidad de áreas verdes a su alrededor (Wolff Levy, 2003). Estas características lo constituían en un sector privilegiado y con gran potencial para ser mejorado. No olvidemos que esto era lo que buscaba lograr la CORMU: el mejoramiento urbano.

Hacia mediados de la década de 1960, esta área de Santiago comenzó a experimentar transformaciones radicales y a ser parte de la discusión latente entre los arquitectos de la época con respecto de un cambio inminente en la manera de proyectar las ciudades futuras (Wolff Levy, 2003). En primer lugar, se concretó el traslado y posterior demolición del Hospicio de Santiago. En paralelo, se empezaron los trabajos de la apertura de las calles Diagonal Paraguay y Curicó (véase Imagen 2), las cuales, a su vez, fueron trazadas sobre los terrenos del antiguo Hospicio. Por último, cabe mencionar que el Hospital San Borja también inició su desalojo en esta época, sin embargo, no se concretó su demolición sino hasta mediados de la década de 1970.

Imagen 2. Nuevo trazado vial



Fuente: Wolff Levy, 2003: 125.

Con esos precedentes comenzó a desarrollarse un plan estratégico para revitalizar este punto neurálgico de la ciudad, basado en dos argumentos principales:

- El sector evidenciaba deterioro y pérdida de valor a escala metropolitana producto de la discontinuidad vial que afectaba seriamente la circulación local.
- Un decaimiento del sector producto del mal estado y obsolescencia de los edificios del Hospicio y del Hospital San Borja (Wolff Levy, 2003).

De esta manera, se estableció un área de intervención de continuidad indefinida que se extiende sobre la trama preexistente, lo que implicó arrasar con todo lo anterior, incluidos los complejos ya mencionados. Se hizo el intento de sustituir lo que antes estaba lleno de continuidades edilicias por un nuevo artificio que ofrece la experiencia inusitada del vacío. El proceso continuó con la disolución de la trama urbana de manzanas y de la calle como reordenamiento del espacio público, y se completó con la disolución de la arquitectura.

Gestión y desarrollo del proyecto

Como se mencionó al inicio de este artículo, el principal gestor de la remodelación urbana es la CORMU, sin embargo, el proyecto sólo pudo llevarse a cabo gracias a una “serie de cambios en la fisonomía de Santiago que no estaban directamente relacionados con dicha institución” (Wolff Levy, 2003: 126). Entre ellos debemos destacar:

- El desalojo del Hospital San Borja, el cual obedeció a un plan general de redistribución hospitalaria promovido por el Servicio Nacional de Salud (SNS). Este hecho liberó un gran paño urbano (Revista de la Construcción, 1968).
- En la década de 1960 se elaboró la propuesta de la *Red de Vialidad para la Comuna de Santiago* y la municipalidad asumió las obras. El desalojo del Hospicio permitió que las calles Diagonal Paraguay y Curicó fueran una prioridad para la conectividad y el emplazamiento de las edificaciones. El resultado de esta operación permitió a la CORMU disponer de predios de dominio fiscal (Revista de la Construcción, 1966).

Con estos dos acontecimientos el camino estaba allanado y se justificaba el gran objetivo del gobierno y de la CORMU: “convertir a Santiago en una ciudad adecuada para la vida moderna” (Wolff Levy, 2003: 127), entre otras cosas, por medio del abastecimiento de servicios comerciales, educacionales, culturales y comunitarios a las nuevas zonas residenciales en altura. Por otro lado, se quería revertir la tendencia al crecimiento expansivo de la ciudad a través de la revalorización de áreas centrales. En este momento cobraron relevancia y consistencia los proyectos de renovación urbana, siendo el primero la Remodelación San Borja, marcando el inicio del extenso plan para el Gran Santiago. (Revista de la Construcción, 1968)

Criterios del proyecto

El seccional de la Remodelación San Borja contempló sus límites en el sector comprendido entre las calles Alameda, Lira, Diagonal Paraguay y la avenida Vicuña Mackenna. El criterio principal de diseño fue el desarrollo de 28 torres con una altura de 20 a 22 pisos y seis departamentos de 70 m² por piso. Asimismo, el criterio urbano consideraba el emplazamiento aislado de las torres contemplando entre un 70% y un 80% de la superficie total para áreas verdes y equipamiento.

Por otro lado, se contemplaban circulaciones peatonales elevadas que permitieran conectar directamente las áreas de la remodelación (véase Imagen 1).

Al investigar sobre las motivaciones que estaban detrás de las pasarelas peatonales, podemos observar que más allá de extremar la separación entre vehículos y peatones, se pretendía unificar el Parque Forestal con el nuevo parque proyectado en la RSB (Wolff Levy, 2003).

En este proceso de diseño no podemos dejar ausente los referentes internacionales que pudieron influir directa o indirectamente en el proyecto que se estaba llevando a cabo. Haciendo un paralelo entre lo que se estaba pensando a nivel internacional en ese momento y lo que el proyecto de la RSB perseguía, la filosofía de los Smithson está inserta en su diseño. Desde esta perspectiva, podríamos establecer un nexo entre los TEAM X, la CORMU y la generación de la década de 1950 que profesaban los principios de Mumford sobre la invasión del automóvil en las ciudades, como se mencionó previamente.

En el libro, *Cambiando el arte de habitar*, Smithson y Smithson (1923) afirman que el concepto funcional de la calle elevada y conectada permite la oportunidad de acercamiento de la vivienda para un apoyo social mutuo. Así, el espacio público es transformado por medio de formas y subformas que definen su funcionalidad.

En el caso de la Remodelación San Borja podemos identificar un primer elemento: las torres, bloques totalmente desconectados entre sí, aislados, desprovistos de sentido en su trazado, impulsoras de un espacio entre ellas que no tiene relación. El significado lo otorgan las pasarelas superiores (calles peatonales elevadas) que conducen a las placas proyectadas como equipamientos comerciales. El partido general era totalmente radical: lo interesante era el suspenso de lo que podía suceder en esos espacios destinados al peatón, a las agrupaciones de personas que les darán vida con su permanencia y encuentro, establecido como crítica al funcionalismo de las décadas anteriores.

El sueño de los TEAM X era claro, contraponerse a los principios del CIAM y establecer la base de una revolución basada en lo vernáculo, lo sencillo, revalorizando la libertad en la forma de habitar y diseñar la ciudad, rompiendo con la rigurosidad que había instaurado el modernismo y dejando un espacio abierto a lo que la cotidianeidad propusiese. Dentro de sus principios fundamentales podemos recordar lo expuesto por Smithson y Smithson (1923).

- “Es la idea de la calle y no su realidad lo que interesa: la creación de lugares de agrupación efectivos que resguarden las funciones vitales de identidad y protección” (citados en Pérez de Arce, 1998: 37).
- “La calle es una extensión de la casa... es un microcosmos en el cual los juegos varían con las estaciones y con el paso de las horas” (citados en Pérez de Arce, 1998: 38).
- “En la organización sin inhibiciones de los juegos de niños reconocemos un modelo válido, y en ello, una indicación de formas de organización más libres” (citados en Pérez de Arce, 1998: 38).

El común denominador de las tres frases es la noción de libertad y sociedad organizada, la cual se resume en un microcosmos. Con base en ello, podemos entender que esas generaciones contestatarias de arquitectos y diseñadores urbanos buscaban un futuro mejor a través del empoderamiento de la sociedad y la definición de nuevos roles en el espacio físico, permitiendo que las personas se organizaran y construyeran mejores comunidades de desarrollo, representados, en este caso, en las torres (comunidad) y en las pasarelas (puntos de encuentro), las cuales eran los conductos por dónde se iban a conectar los sueños. De esta manera, cuando Smithson y Smithson (1923) se refieren a la prolongación de la vivienda, reafirman esta apropiación del espacio público en dónde cada quien podía salir a manifestar sus logros o su malestar frente a la sociedad, utilizando estos lugares como el escenario de interacción y de expresión.

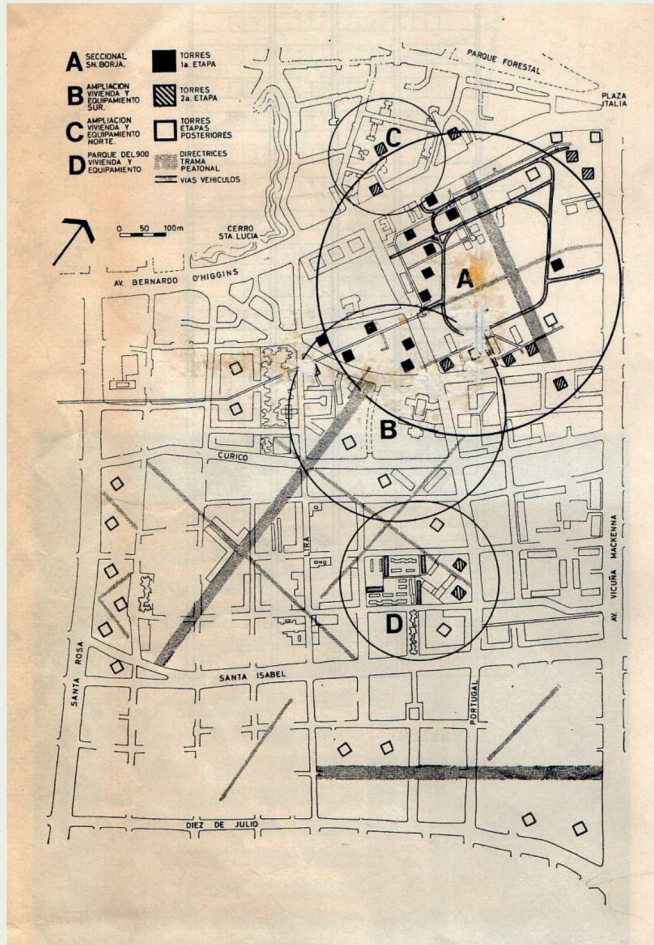
Etapas del proyecto

La Imagen 3 nos muestra las secciones que el proyecto consideraba: A, B C y D. Se consideraban por lo menos tres etapas para llevar a cabo estas secciones, dada la escala y los alcances territoriales que el proyecto conllevaba. De haberse construido el proyecto original, el resultado final se hubiera extendido por más de 1,5 km en sentido norte-sur y 1,2 km en sentido oriente-poniente.

La primera etapa (1969-1970), contempló la proyección de 14 torres ubicadas en el sector A (torres No. 1 a la No. 12 ejecutadas) y sector D (torres No. 23 y No. 24) del plan (Véase Imagen 3). Lo más destacado en esta primera etapa del proyecto fue la aplicación rigurosa de preceptos del movimiento moderno en los edificios del seccional. Las torres del sector D no se construyeron.

La segunda etapa (1971-1972) incluyó la construcción de siete torres que fueron desarrolladas en tres zonas: el sector A ya descrito, el sector B ubicado al sur de la calle Diagonal Paraguay y el sector C localizado al norte de la calle Alameda. Gran parte de las obras se ejecutaron en el sector A y correspondieron a las torres No. 13, No. 15, No. 18 y No. 26, sumando a las 12 torres ya ejecutadas en el primer periodo. En el sector B se construyeron las torres No. 14 y No. 25, mientras que en el sector C se erigió la torre No. 22, que durante el gobierno de Salvador Allende se destinó a la UNCTAD III (*United Nations Conference on Trade and Development*). Esta decisión fue materia de discusión en torno a otras propuestas que no estaban contempladas en el Plan Maestro original.

Imagen 3. Seccional San Borja-Diez de Julio 1969



Fuente: Revista de Arquitectura, Urbanismo, Construcción y Arte, 1969: 86.

Es en esta etapa cuando el proyecto de la Remodelación San Borja pasó a ser el símbolo del cambio de paradigma, de una promesa de cambio, no solo desde el plano urbanístico (como lo fue en el gobierno de Frei), sino como un modelo a seguir en todos los ámbitos que esta nueva clase política traía consigo.

Por último, la tercera etapa (1973-1989) fue la menos productiva de todas. En términos generales, sólo se llevaron a cabo obras en el sector B, el cual no se concretó como lo estipulaba el proyecto original, obras que, a su vez, fueron ejecutadas en los años iniciales del gobierno de Augusto Pinochet (1973-1989). También se observaron pequeñas intervenciones en el sector C y en algunas áreas puntuales del sector A, pero fueron más bien cambios en el uso del suelo (Wolff Levy, 2003).

Lo más significativo sucedió en el sector C, ya que posterior al golpe de estado de septiembre de 1973, la Junta Militar de Gobierno decidió cambiar el destino a todo el complejo construido para la UNCTAD III. Así fue como se convirtió en el edificio Diego Portales, en donde se instaló la sede administrativa y operativa de las Fuerzas Armadas. El diseño original del sector C contempló paseos peatonales, relación entre lo público y lo privado por medio de las pasarelas, la idea de atravesar en medio de las torres, entre otros. Su transformación implicó el cierre absoluto del perímetro para el uso peatonal, impidiendo el acceso total a sus plazas interiores.

Situación actual del proyecto

Un cuestionamiento bastante fuerte se ha venido planteando ante el proceso de evolución-involución de proyectos urbanos que contienen las características expuestas previamente. Por una

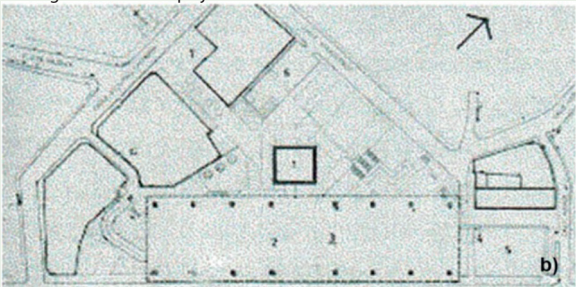
Imagen 4. Sector C, segunda etapa. Todas las imágenes corresponden al Complejo UNCTAD

Detalle Seccional Sector C



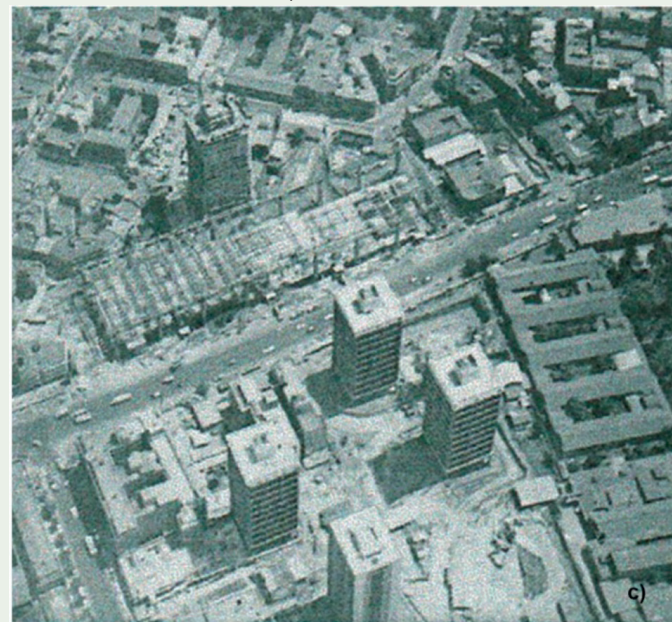
Fuente: Revista de Arquitectura, Urbanismo, Construcción y Arte, 1969: 71-72.

Plano general del Complejo UNCTAD



Fuente: Revista de Arquitectura, Urbanismo, Construcción y Arte, 1972: 58.

Estado del avance de las obras en septiembre-octubre de 1971



Fuente: Revista de Arquitectura, Urbanismo, Construcción y Arte, 1972: 72.

parte, no han podido sobrevivir a una concepción arquitectónica y urbana planteada por el CIAM y los TEAM X en torno a un paradigma nuevo de habitabilidad y, por otra, las exigencias que el mundo contemporáneo demandan son cada vez mayores, las dinámicas de funcionamiento son distintas y, en muchos casos, discordes con los planteamientos expuestos.

Como se mencionó anteriormente, los cambios de gobierno asociados a los modelos de pensamiento trajeron consigo un estancamiento del proyecto original. Se materializaron los bloques correspondientes al sector A y sólo se completó el conjunto de Las Carabelas ubicado en el sector B que no alcanzó a concluir el gobierno de Allende, no obstante, fue simplificado: se conservaron únicamente los bloques de cinco pisos y se eliminó el equipamiento.

En paralelo a la ocupación del Sector C por parte de la Junta Militar, otras torres también cambiaron su destino original, sobre todo en el sector A. Por un lado, las torres No. 15 y No. 26, y el ex Mercado Juan Antonio Ríos pasaron a ser parte de la Universidad de Chile (actual Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Facultad de Economía y Negocios, y Servicios Centrales).

Con respecto a la idea planteada por el Team X sobre generar conectores peatonales elevados que permitieran articular las torres y unificar esos grandes parques por medio de pasarelas que atravesaran las calles, hoy se manifiestan en un sinnúmero de

rejías y cerramientos que las bloquean e impiden el acceso libre a ellas (véase Imagen 5).

Quizás, el reconocimiento del valor de este proyecto para la reconversión y renovación urbana de sectores centrales de la ciudad es el aspecto más relevante, proceso urbano que exige, a su vez, una renovación poblacional inminentemente, en muchos casos distinta a la que residía originalmente, lo cual implica la posibilidad de establecer entornos con una diversidad alta, requisito fundamental para reactivar un entorno urbano paulatinamente deteriorado desde el ámbito social y cultural.

Otro aspecto relevante que se manifiesta actualmente en el conjunto de las torres San Borja es la llegada constante al sector de habitantes en situación de calle, quienes han aprovechado los espacios residuales de las torres (debajo de las pasarelas y en los bordes de estas) para hacer de ellos sus refugios temporales durante el invierno o, incluso, permanentes, incorporándose como parte del barrio y adquiriendo una identidad de permanencia en el recinto (la cual no significa que los propietarios del barrio acepten dicha presencia). Lo curioso es que, si volvemos al inicio de este artículo, podríamos definir este fenómeno como un regreso a las concepciones y orígenes históricos del conjunto: el hospicio y el hospital, sin dejar de mencionar que un factor importante de la concurrencia permanente de personas habitantes de calle al sector se da por la cercanía al Centro Hospitalario Posta Central.

Imagen 5. Vista actual del proyecto

Pasarela sobre la calle Carabineros de Chile



Fuente: archivo personal SERC, 2014.

Acceso clausurado a torre: camino interior hacia el Metro Universidad Católica



Fuente: archivo personal SERC, 2014.

Plaza interior entre torres



Fuente: <http://commondatastorage.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/68190164.jpg>

Conclusiones

La Carta de Atenas en su primera parte, inciso 7, menciona que “las razones que presiden el desarrollo de las ciudades están pues sometidas a continuos cambios” (Le Corbusier, 1971/73: p. 31-32).

El fenómeno de la Remodelación San Borja debe entenderse como el resultado de un proceso de búsqueda, exploración y experimentación que permitió soñar un nuevo urbanismo, válido o inadecuado, dependiendo desde el punto de vista que se observe. Lo que no podemos olvidar es que fue un proyecto ambicioso, que poseía una escala imponente enfrentada a su contexto, para lo cual necesitaba muchos años más a su favor para concretarse, sin embargo, fue alcanzado por un suceso que nunca había sido considerado: un gobierno militar de derecha en el poder al que no le interesaba construir una ciudad compacta, ni pensada en la integración social, sino que, por el contrario, fomentaba el surgimiento de una ciudad con principios neoliberales y segregación urbana, transformando los sectores centrales en territorios de alta rentabilidad y valor del suelo, impulsando de esta manera la reubicación de los más vulnerables en las periferias de la ciudad.

A principios de la década de 1980 comenzó a hacerse patente en los países más desarrollados la crisis del fordismo urbano, un proceso que, junto con el surgimiento de lo que algunos autores llaman la nueva política urbana, puede ser considerado como el marco formal de la institucionalización de la ciudad neoliberal (Moulaert, Rodríguez y Swyngedouw, 2003).

Es interesante observar que, si bien no se concretó el proyecto como se planteaba originalmente, todo el sector de San Borja está rodeado hoy en día por un sinnúmero de proyectos inmobiliarios habitacionales nuevos que le han otorgado un carácter potente, y que permitieron promover y fortalecer la renovación urbana. Con base en ello, podemos concluir que, a pesar de no haberse completado el proyecto original, la idea de revalorizar el suelo y densificar las manzanas prosiguió, eso sí, con menos metros cuadrados por departamento y con precios que incrementan cada año (un juego entre la oferta y la demanda característico del modelo económico neoliberal instalado en la década de 1980). En otras palabras, la ciudad de la revolución en libertad es una ciudad que se torna políticamente consciente de sí misma. Sus urbanistas habían clamado por esta conciencia hacía varias décadas, pero lo hacían desde los rincones del espacio administrativo secundario.

Con la revolución en libertad emerge la conciencia política del rol del Estado en la producción del espacio territorial y en la conformación de las ciudades. El espacio metropolitano ocupa el centro de la mesa. En él ha de plasmarse el mayor esfuerzo del avance modernizador (Raposo, Valencia y Raposo, 2010: 6).

En cuanto a los plazos, el proyecto, como ya se dijo anteriormente, jamás visualizó un cambio tan repentino y radical en su proceso

de desarrollo. Por otro lado, más allá del discurso de los arquitectos y urbanistas de la época, este proyecto se fundó en ideologías políticas y sociales. Es por esta razón que tanto la CORMU como la CORVI, a pesar de su corta duración como instituciones, marcaron un hito en el sector de vivienda, puesto que ambas dotaron al Estado de turno de poderes y atribuciones de acción integral que fueron consideradas revolucionarias para su época (Wolff Levy, 2003).

Por otro lado, es sumamente importante el rol que ejerció la clase media en este proceso de renovación urbana, el cual fue considerado por muchos intelectuales de la época como el único grupo apto para llevar a cabo una revolución en el ámbito social.

Sin lugar a duda, el proyecto de la Remodelación San Borja había alcanzado un carácter simbólico con respecto al proceso de transformación social y político para la historia de Chile, sin dejar de lado las experiencias de otros proyectos de renovación urbana que se mencionaron al inicio de este artículo y que representan, hasta el día de hoy, un momento histórico en el cual se pretendía construir una sociedad más igualitaria, menos estresada y que estuviera diseñada para cumplir el objetivo del bien común, el goce y la felicidad siguiendo el principio de trabajar sin tener que recorrer grandes distancias, y que, a su vez, se le otorgara más espacio al peatón en lugar de destinar tanto territorio al automóvil. En este sentido, el espacio público jugaría un rol fundamental promoviendo la conexión entre los parques y la posibilidad de extender la vivienda hacia el exterior. Es a partir de este horizonte que se visualiza el anhelo de una nueva manera de habitar la ciudad.

El proceso que vivió Chile durante este periodo trajo como consecuencia un sinnúmero de transformaciones urbanas impulsadas directamente desde las políticas modernizadoras de la CORMU, lo cual le dio un carácter de importancia metropolitana y de fuerte impacto sobre el territorio, sin embargo, esto duraría hasta 1976 cuando el gobierno militar dio término a esta institución, principalmente por una visión de ciudad distinta a la que impulsaba el gobierno anterior. Le siguieron una serie de intervenciones de vivienda en altura sin la concepción de un proyecto íntegro y unitario que visualizara las distintas escalas de intervención del diseño urbano, y sin importar la existencia o ausencia de espacios públicos y paseos peatonales para los residentes. Un ejemplo de esto es la renovación urbana de Santa Isabel y los nuevos proyectos en la calle Portugal (hacia el sur) en la Comuna de Santiago.

Finalmente, los ecos principales que dejó la Remodelación San Borja, más allá de su simbolismo político, fue el valor que adquirió en materia de aprovechamiento del uso de suelo: obtener una mayor rentabilidad en la menor área posible. La experiencia ya estaba justificada, mientras que el traslado y la demolición de los edificios que le bajaban la plusvalía al sector (el Hospicio y el Hospital San Borja) habían sido efectuados por el gobierno anterior. Era un territorio subsanado para llevar a cabo un nuevo centro: una nueva imagen de ciudad. **IB**

Bibliografía

- HOMO, L. (1956). *La Roma imperial y el urbanismo en la antigüedad*. México: Hispano Americana.
- JOCELYN-HOLT, A. (1998). *El Chile perplejo, del avanzar sin transar al transar sin parar*. Santiago: Planeta-Ariel.
- LE CORBUSIER. (1971/73). *Principios del urbanismo (La Carta de Atenas)*. Barcelona: Ariel.
- MOULAERT, F., RODRÍGUEZ, A. y SWYNGEDOUW, E. (2003). *The globalized city. economic restructuring and social polarization in European cities*. Oxford: Oxford University Press.
- PAVEZ, M. I. (2011). "Marcha a pie urbana y regional y movilidad en los modelos de ciudad para Santiago de Chile". *Revista INVI*, 26 (71): 57-85.
- PÉREZ DE ARCE, R. (1998), "Ecos del Team Ten". *Revista ARQ*, 40: 36-41.
- RAPOSO A., VALENCIA, M. y RAPOSO, G. (2010). "Santiago CORMU. dos ciudades". *DU & P. Revista de Diseño Urbano y Paisaje*, 7 (19): 4-7.
- Revista de Arquitectura, Urbanismo, Construcción y Arte*. (1972). 22.
- Revista de Arquitectura, Urbanismo, Construcción y Arte*. (1969). 16.
- REVISTA DE LA CONSTRUCCIÓN. (1968). "Técnicos chilenos buscan la imagen de Santiago-1980-". *Revista de la Construcción*, 70: 33-34.
- REVISTA DE LA CONSTRUCCIÓN. (1966). "Red vial para la Comuna de Santiago". *Revista de la Construcción*, 50: 22-23.
- ROSAS, J. (1998). "Santiago Capital: testimonio urbano de fin de siglo". *Revista ARQ*, 40: 4-9.
- SMITHSON, A. M. and SMITHSON, P. (1923). *Cambiando el arte de habitar: piezas de Mies, sueños de los Eames, los Smithsons*. Barcelona: Gustavo Gili.
- WOLFF LEVY, P. (2003). *Experiencias de renovación urbana, acción de CORVI y CORMU en la Comuna de Santiago 1959-1973 - casos de estudio: remodelación república y remodelación San Borja*. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile, tesis para optar al título de Magíster en Desarrollo Urbano.