

# Arquitectura, modernización económica y nacionalismo\*

UNA VISIÓN A PARTIR DE DOS REVISTAS DE ARQUITECTURA LATINOAMERICANAS DE POSGUERRA: *ARQUITECTURA Y CONSTRUCCIÓN* [CHILE] Y *PROA* [COLOMBIA]

ARCHITECTURE, ECONOMIC MODERNIZATION AND NATIONALISM

A Vision from Two Postwar Latin American Architecture Magazines: *Arquitectura y construcción* [Chile] and *Proa* [Colombia]

Hugo Mondragón López

Profesor Asistente Escuela de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile, colombiano.  
hmondragon@uc.cl

Recibido: 4 de diciembre de 2010

Aprobado: 25 de febrero de 2011

## Resumen

*Arquitectura y Construcción* (AyC) y *Proa* fueron dos revistas de arquitectura que aparecieron en la misma época. El primer número de AyC se publicó en Santiago de Chile en diciembre de 1945. El primer número de *Proa* se publicó en Bogotá en agosto de 1946. Entre diciembre de 1945 y agosto de 1950 se publicaron los 18 números que constituyen la colección de AyC. Entre agosto de 1946 y noviembre de 1951 se publicaron 53 números de *Proa* y un libro compilatorio que proponía una mirada retrospectiva sobre los primeros cinco años de circulación de la revista. Los primeros 53 números y el libro compilatorio de 1951 constituyen el primer período de la revista. En lo que sigue se intentará mostrar de qué manera frente a este mismo propósito, los equipos editoriales de las dos revistas desarrollaron propuestas opuestas.

**Palabras clave:** nacionalismo, civilización y cultura, cultura arquitectónica, publicaciones periódicas, Latinoamérica.

## Abstract

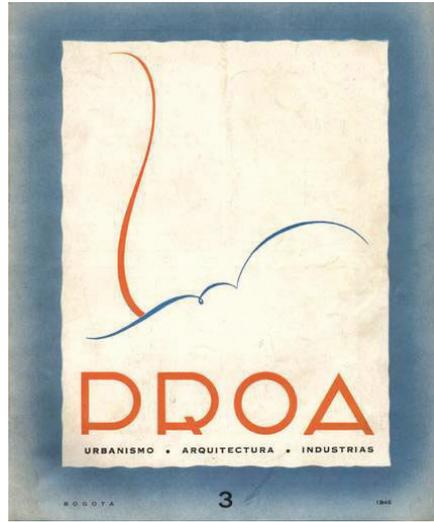
*Arquitectura y Construcción* (A&C) and *Proa* were two contemporary architecture magazines. Eighteen issues of A&C were published in Santiago, Chile from December 1945 to August 1950. Fifty three issues of *Proa* were published from 1941 to 1951 in Bogota, Colombia. In addition, a retrospective book on the first five years of the magazine was published.

The editors' aim in both magazines was to synthesize economic modernization and nationalism. The following article will try to show how the approach of the editorial teams in the two magazines developed opposed proposals to achieve this purpose.

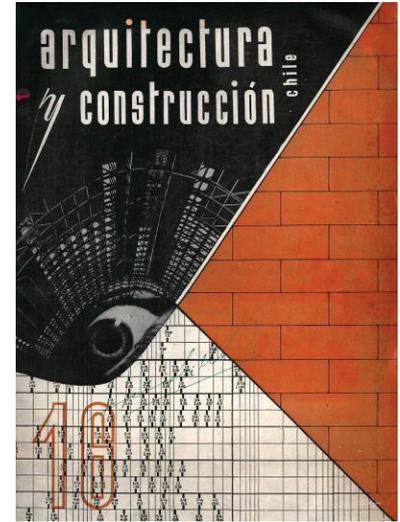
**Keywords:** nationalism, civilization and culture, architectonic culture, magazines.

\* Artículo derivado de: 1. La investigación "La cultura arquitectónica chilena y las publicaciones periódicas. 1930-1960". Proyecto Fondecyt No. 1090449. 2. *La arquitectura en Colombia 1946-1951. Una lectura crítica a la revista Proa*, tesis para optar al grado de magíster en Arquitectura, PUC/UNAL. 3. *El discurso de la arquitectura moderna. Chile 1930-1950. Una construcción desde las publicaciones periódicas*, tesis para optar al grado de doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos, PUC.

## Introducción



**Figura 01.** Portada del número 3 de la revista Proa. Bogotá, Colombia, octubre de 1946.



**Figura 02.** Portada del número 16 de AyC. Santiago, Chile, septiembre de 1949.

En un campo en el que los proyectos de construcción nacional se encuentran con la oposición entre civilización y cultura, el artículo muestra de qué manera *Proa* y *Arquitectura y Construcción*, representaron los dos extremos entre los cuales osciló la cultura arquitectónica moderna de la región a partir de la segunda posguerra. Por una parte, equilibrar el impulso modernizador con la cultura, por otra, disolver la cultura en el proyecto modernizador. En el primer caso la nación fue concebida como un proyecto cultural, de pasado y permanencia; en el segundo, la nación se concibió como proyecto civilizatorio, de futuro y de cambio.

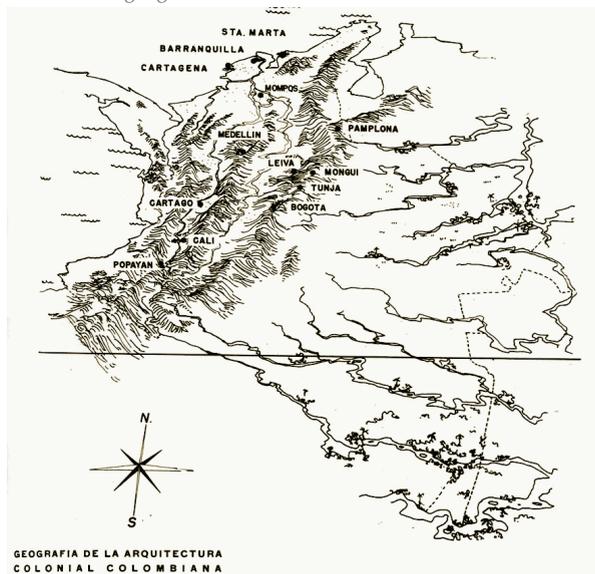
Además de la relación de contemporaneidad, entre *AyC* y *Proa* existieron otras coincidencias. Sus directores, por ejemplo, habían cursado estudios en la Escuela de Altos Estudios Urbanos en París, los editoriales de los primeros números mostraban el espíritu optimista propio de la segunda posguerra, pero, además, los programas de acción de las dos revistas estuvieron fuertemente determinados por el intento de lograr articular una síntesis entre modernización económica y nacionalismo.

# 1. Geografía, modernización económica y nacionalismo

Una de las cosas que más llama la atención al revisar los títulos de los artículos publicados en *Proa* en sus primeros ejemplares, es la aparición de un buen número de ellos dedicados a la arquitectura del pasado, más concretamente a la arquitectura colonial colombiana<sup>1</sup>. En rigor y de acuerdo con lo sostenido por la historiografía oficial, este tipo de artículos no debería estar allí para esa fecha, sin embargo, paradójicamente, estos estaban y como se verá a continuación, no eran ni accidentales, ni casuales, ni azarosos y mucho menos contradictorios con la tarea que se habían propuesto los editores de la revista: sentar las bases de una nueva arquitectura<sup>2</sup>.

Para Carlos Martínez, director de la revista *Proa*, la imposibilidad de construir en Colombia alguna noción de unidad nacional a partir de la proximidad geográfica en el periodo que se extendió entre la fundación de las ciudades y la segunda década del siglo XX, encontraba una explicación en las cartografías de la época.

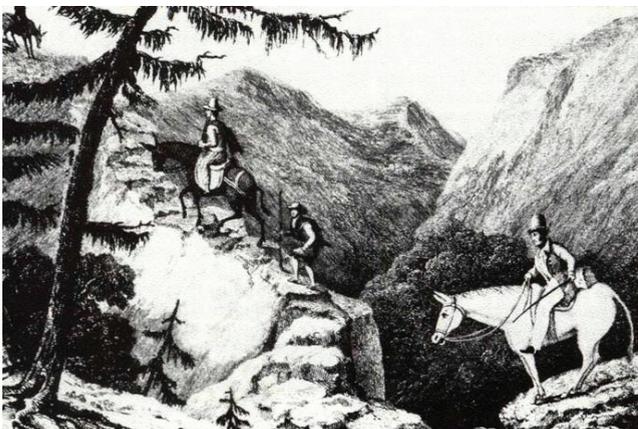
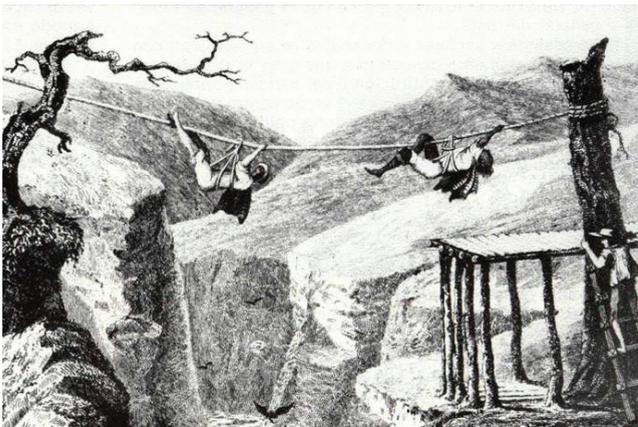
**Figura 03.** Cartografía publicada en la revista *Proa* para ilustrar la accidentada geográfica del territorio colombiano.



**Fuente:** "Los caminos de Colombia", revista *Proa* 22, abril de 1949.

- 1 A continuación se relacionan el nombre de los artículos y el número de la revista en la que fueron publicados: 1. "La Casa Colonial", *Proa* 01. 2. "Evolución de los estilos en Colombia", *Proa* 01. 3. "Estudio de la evolución de las calles de Bogotá", *Proa* 05. 4. "Cartagena: su arquitectura", *Proa* 05. 5. "La arquitectura religiosa en Colombia", *Proa* 18. 6. "Las vías fluviales", *Proa* 20. 7. "Los caminos de Colombia", *Proa* 22. 8. "Los caminos de la antigua Santa Fe", *Proa* 22. 9. "Grandeza y miseria de Yucatán", *Proa* 37. 10. "Arquitectura Colonial", *Proa* 45. 11. "Geografía de la arquitectura colonial colombiana", en *Arquitectura en Colombia*. 12. "Arquitectura Colonial 1538-1810", en *Arquitectura en Colombia*. 13. "Arquitectura contemporánea 1946-1951", en *Arquitectura en Colombia*, (libro compilatorio también editado por Martínez) p. 24 y 25.
- 2 Según se ha dicho, los arquitectos de la época se declararon abiertamente anti-históricos y, por lo tanto, despreciaban la arquitectura del pasado, especialmente la del pasado más reciente, mientras que, según las palabras de Sílvia Arango, tan solo guardaban un "reticente respeto por la arquitectura colonial [...] De esta tabla rasa con el pasado, se salvaba precariamente la arquitectura colonial y solo porque en ella encontraban rasgos similares a los defendidos por ellos" (S. Arango, 1984). Este capítulo intentara demostrar que las relaciones que se establecieron en *Proa* con la arquitectura colonial fueron sugerentes, ricas y complejas.

**Figura 04.** Imágenes reproducidas en la revista *Proa* para ilustrar las condiciones de una geografía agreste y las dificultades que supuso para el desarrollo de los transportes por vía terrestre.



**Fuente:** “Los caminos de Colombia”, revista *Proa* 22, abril de 1949.

En ellas se mostraba una espacialidad que se caracterizaba por la dispersión de núcleos urbanos que carecían de vías que los comunicasen entre sí, o que, en el mejor de los casos, estaban conectados por caminos primitivos, rudimentarios y peligrosos, según lo revelan los grabados de la época reproducidos en la revista.

Martínez vinculó la dispersión de núcleos urbanos a la confluencia de dos fenómenos: en primer lugar, a la geografía particularmente accidentada del territorio colombiano, atravesado en sentido sur-norte por tres cordilleras; en segundo lugar, al hecho de que “El colonizador español no tuvo, como el romano, la precaución de establecer caminos carreteables en los territorios que conquistaba” (*Proa* 22, abril de 1949).

Por una parte, era la accidentada topografía la que había convertido a Colombia en un territorio inmensamente rico y privilegiado desde el punto de vista natural, por otra, habían sido esas mismas condiciones topográficas las que se habían alzado como el más grande obstáculo para el surgimiento de una “[...] mayor y más importante civilización [que], si no ha alcanzado grados mayores se debe a factores que [...] pueden resumirse a uno: dificultad en los transportes [...] Colombia fue un país de espantosas dificultades de comunicación en el cual, murallas escarpadas se opusieron con tenacidad a los transportes terrestres” (*Proa* 22, abril de 1949)<sup>3</sup>.

Para dar una imagen de cuán aisladas se encontraban las ciudades colombianas entre sí, Martínez publicó un escrito que incluía una sugerente comparación de espacio y tiempo, en el que se afirmaba que “La estatua del general Santander: [...] tomó menos tiempo para llegar de París a Cartagena de Indias, que el que empleó para llegar a Honda y este fue menor que el necesario para el traslado de allí a Bogotá” (*Proa* 22, abril de 1949).

Colombia se mostraba no solo como un país marginado de las posibilidades ofrecidas por el “mundo moderno [en el cual] [...] la carretera había sido el vehículo de las grandes colonizaciones como las del Canadá, Estados Unidos, Argentina, Australia” (*Proa* 22, abril de 1949),

<sup>3</sup> La preocupación casi obsesiva de la revista por el tema de las vías de comunicación encuentra una probable explicación en la creencia que “Las vías de comunicación determinan el destino de las ciudades. No existe gran ciudad sin grandes redes de transporte. El camino terrestre, marítimo o aéreo, estructura la fisonomía de los núcleos urbanos. Si queremos informarnos sobre el origen y desarrollo de una ciudad es preciso observar su emplazamiento y su horizonte geográfico, ligado siempre con las vías de comunicación”. En: “Los caminos de Colombia” (*Proa* 22, abril de 1949).

sino al mismo tiempo, como un territorio ocupado por ciudades aisladas, una suerte de sistema de soledades que impidió la construcción y toma de conciencia de hacer parte de una misma nación.

Vincular la inexistencia del sentido de nación como proximidad geográfica experienciable a la dificultad para construir una red eficiente de caminos, fue una estrategia que se usó de manera recurrente en diversos escritos publicados por la revista. La intención manifiesta era afirmar que habría sido precisamente la inoperancia de los sistemas de transporte, sumada a las “penosas circunstancias [de los viajes, las que] estimularon por más de tres siglos, la formación de comarcas que comenzaron a bastarse a sí mismas, como en una progresiva autarquía” (Arango y Martínez, 1951: 9).

Una lectura ordenada de los escritos que abordaron temas históricos, permite concluir que la imagen con la cual se buscaba caracterizar esta particular estrategia de poblamiento del país en el periodo de tiempo comprendido entre la fundación de las ciudades y aproximadamente 1920, podría sintetizarse en dos palabras: dispersión y aislamiento. Así, en las páginas de la revista, Colombia era descrita hasta la segunda década del siglo XX, como “una serie de prósperos retazos aislados cuyo constante progreso había exigido penosos y tenaces esfuerzos” (Arango y Martínez, 1951: 9).

Pero un acontecimiento cambió radicalmente tales condiciones: la llegada al país hacia la segunda década del siglo XX de un nuevo medio de transporte: el avión. El avión se convirtió en las páginas de *Proa*, en el símbolo de la llegada al país de la modernidad y, al mismo tiempo, en el instrumento que permitiría alcanzar la unidad nacional. Como medio de transporte, era el avión el que venía a liberar a las ciudades de su “reclusión centenaria” (Arango y Martínez, 1951: 9) y a convertir la dispersión en cosa del pasado.

En 1948 se publicó en *Proa*:

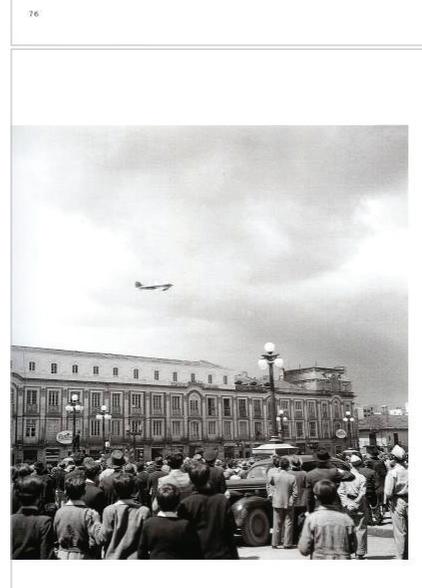
*Un día, los colombianos [...] levantaron los ojos al cielo y vieron un signo redentor. Era un avión que, por primera vez en una mañana del mes de Julio de 1919, hacía cabriolas entre las nubes del cielo bogotano. Desde entonces las cosas cambiaron: los montes, obstáculos indomables, desaparecieron. Las tensas relaciones entre la tierra y el hombre súbitamente fueron favorables. El país se hizo plano y las distancias, que antes se contaban por semanas*

*o meses, comenzaron a contarse por horas o por fracción de hora. Lo que era apartado, vasto, inalcanzable, se hizo familiar. Los colombianos más distantes pudieron saludarse, conocerse, estrechar sus relaciones comerciales. Y al nacer la primera empresa de transportes aéreos organizada en América, bruscamente, sin cumplir las etapas intermedias, las gentes, el comercio y los productos agrícolas se apearon de la mula y entraron a la cabina trepidante del avión (Arango y Martínez, 1951: 9).*

**Figura 05.** “El avión en Colombia en 20 años, modificó su compleja topografía. Las caprichosas y empinadas montañas se aplanaron. Hoy, este es un país plano, tan plano como un billar, como nuestros llanos orientales, como las pampas argentinas [...] el transporte aéreo en Colombia ha creado núcleos urbanos y centros de intercambio; extensas y apartadas regiones paulatinamente están ligando sus actividades a la economía nacional” (*Proa* 22, abril de 1949).



El avión de la... que tuvo origen en paracaídas sobre la ciudad. 18 de noviembre de 1919.



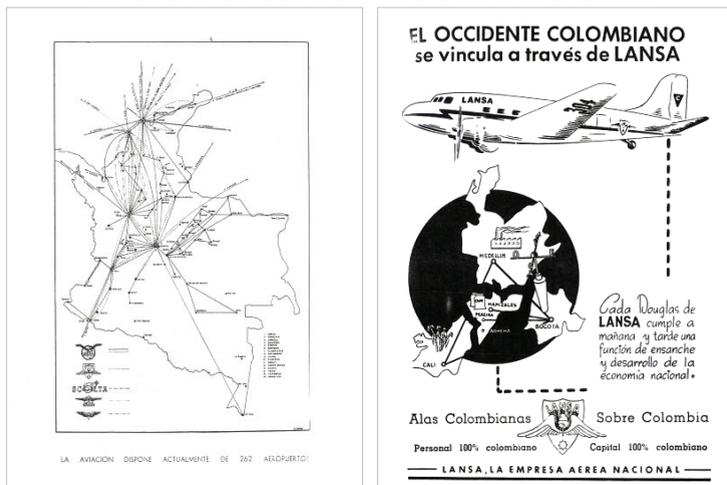
**Fuente:** Fotografías de Sady González, tomadas del libro *Bogotá, años 40*, Revista Número Ediciones /Corporación Revista Número, 2007.

Puede verse cómo, desde una perspectiva geográfica, la modernización económica tenía que ver con un conjunto de operaciones que se realizaban sobre el territorio con el fin de acercar, comunicar, construir una red entre unos nodos ya existentes, una red que permitiera el movimiento rápido de personas pero, sobre todo, de mercancías y, por supuesto, de capital.

La modernización económica a escala geográfica a la que se refería el director de *Proa*, implicaba una operación de domesticación estratégica del paisaje con fines claramente productivos y económicos, dentro de la cual se incluían proyectos como carreteras, vías férreas, sistemas de canales, obras hidráulicas etc., operaciones que para el caso específico de Colombia resultaron siempre demasiado difíciles cuando no imposibles de ejecutar debido a la tenaz resistencia que oponía la geografía.

Esta imposibilidad de construir una red eficiente de caminos, había detenido y estancado el desarrollo de un proceso de modernización económica que se sustentaba en el flujo continuo y veloz de bienes de consumo y capital.

**Figura 06.** Imágenes reproducidas en la revista *Proa* para instalar la noción del avión como constructor de una nueva red de caminos.



**Fuente:** *Proa* 22, abril de 1949.

Para el director de *Proa*, la puesta a punto de un proyecto de modernización económica dependía –en el caso colombiano– de la llegada del avión como medio de transporte. El avión tenía la capacidad de salvar las dificultades geográficas y construir una red eficiente de comunicaciones entre las ciudades, sin tener que realizar prácticamente ninguna transformación sobre el territorio, al mismo tiempo que le otorgaba a éste una dimensión de unidad cultural y política.

Los primeros signos de modernización del territorio se manifestaron al mismo tiempo que la aviación se consolidaba como medio de transporte. El descomunal crecimiento demográfico, industrial y comercial que experimentó el país en el período comprendido entre 1920 y 1950<sup>4</sup>, era vinculado en las páginas de la revista, a la llegada y consolidación del avión como medio de transporte, hecho que sería ampliamente divulgado, bajo la forma de lemas como “la aviación hizo de Colombia un país plano y de Bogotá un puerto” (*Proa* 22, abril de 1949).

La velocidad del avión había modificado la antigua relación espacio-temporal entre las ciudades colombianas –en la cual, una menor distancia no siempre implicaba un menor tiempo de viaje– por una relación en la cual las magnitudes de espacio y tiempo eran directamente proporcionales. De esta manera, la proximidad geográfica se convirtió en un dato lo suficientemente contundente como para construir, a partir de ella, una noción de conjunto.

Pero esta unidad de origen claramente económico que se construyó gracias a la red de “caminos” del avión, desbordó lo puramente utilitario y productivo para transformarse en una unidad social, política y cultural, vale decir, en una nación.

Para el director de la revista, la construcción de nociones como modernidad y nación se hermanaban, en tanto dependían de un mismo conjunto de acciones sobre el territorio, que si bien no modificaban físicamente la geografía, sí terminaban por modificar la manera como se la experimentaba.

Entre 1946 y 1951, a través de las páginas de *Proa* se difundió la idea de que la nación solo existía entre los límites construidos por la modernización económica y, por lo tanto, no había nación posible más allá de los límites que ésta imponía.

4 Esta es la versión de *Proa* de tal crecimiento. “Hoy [1951] con transportes trescientas veces más rápidos, la confusa situación de aislamiento se ha desvanecido. Los centros urbanos más importantes del país, en tres décadas, centuplicaron el volumen de sus industrias y comercios. Su población creció al doble, al triple, al cuádruple. Las rentas fiscales correspondientes tuvieron ascensos de 20, 50 ó 100 veces mayores [...] de esta acción conjunta, cuyos efectos son evidentes, ha resultado para Colombia, por el gran número de importantes núcleos urbanos el calificativo de país de ciudades” (Arango y Martínez, 1951: 9).

## 2. Chile: electrificación, territorio policéntrico y nueva cartografía

En Chile la relación entre el proyecto de modernización económica y la geografía se percibía de manera diferente al caso colombiano. En efecto, muy temprano Chile había logrado construir una red eficiente de caminos y líneas férreas a lo largo de su angosto territorio. Así lo confirma la siguiente cita tomada de un texto escrito a mediados del siglo XIX:

*Chile, el primero que entre las repúblicas latinas ha sabido hacer la aplicación de los grandes descubrimientos de la ciencia, que ha oído resonar en sus valles el silbido de la primera locomotora que cruzara el continente Sud-Americano, que el primero también, ha unido sus ciudades principales por medio del alambre eléctrico i que, en una palabra, ha marchado siempre a la vanguardia de la civilización, tiene mejores títulos que ningún otro país para vanagloriarse de tan notable progreso, alcanzado en su corta vida independiente (Tornera, 1872).*

Al contrario del caso colombiano, el problema del ordenamiento territorial en Chile no residía tanto en la inexistencia de una red de caminos, sino en la excesiva centralización de las actividades económicas y políticas en el eje Valparaíso-Santiago. Como lo percibieron los editores de *Arquitectura y Construcción* (AyC), el problema con el que se enfrentaba la modernización económica en Chile era el centralismo exacerbado de su territorio.

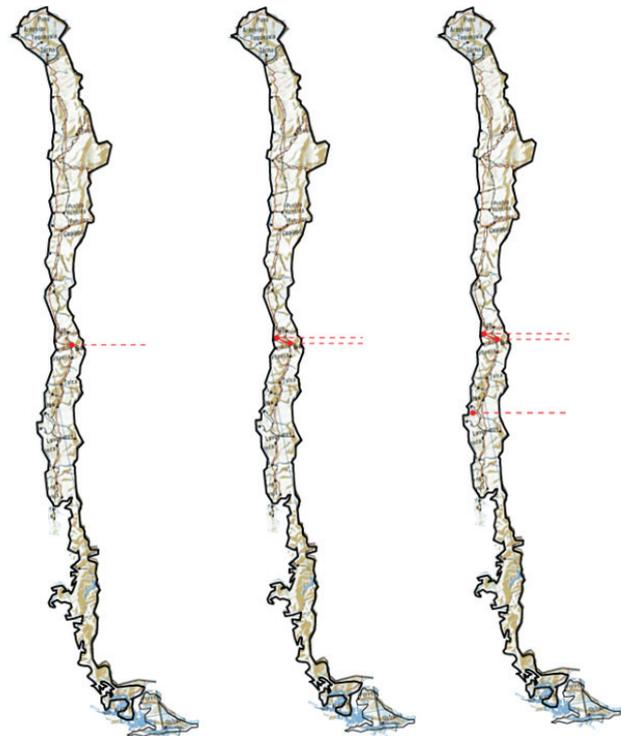
En 1946, los editores de AyC hicieron ver a sus lectores que el 70% de la población y de las industrias del país se concentraba en las ciudades de Santiago y Valparaíso, el 10% en Concepción y el 20% restante en el resto del país, y expresaron sus dudas:

*¿Es conveniente esta excesiva concentración?, ¿Fue originada por razones de la industria misma o, como parece más probable, es simple consecuencia del centralismo político, económico y de todo orden que sufre el país? ¿No se produce, de esta manera, un crecimiento desproporcionado de la capital y de su puerto en desmedro del resto del país? (AyC 4, marzo de 1946)<sup>5</sup>.*

<sup>5</sup> Artículo titulado “Generalidades estadísticas sobre la industria en Chile”.

La desproporcionada concentración de actividades económicas en el eje Santiago-Valparaíso era vista con preocupación, y los editores de AyC se mostraron interesados en apoyar una eventual política estatal de descentralización de las mismas. Pero, ¿bajo qué parámetros se podía adelantar esta estrategia de descentralización de las actividades económicas? La respuesta surgió en el marco de la reflexión sobre las fuentes de energía para la industria.

**Figura 07.** Tres mapas de Chile que de izquierda a derecha muestran: 1. La posición de Santiago en el territorio. 2. La posición del eje Santiago-Valparaíso en el territorio y 3. La posición de Concepción en el territorio.



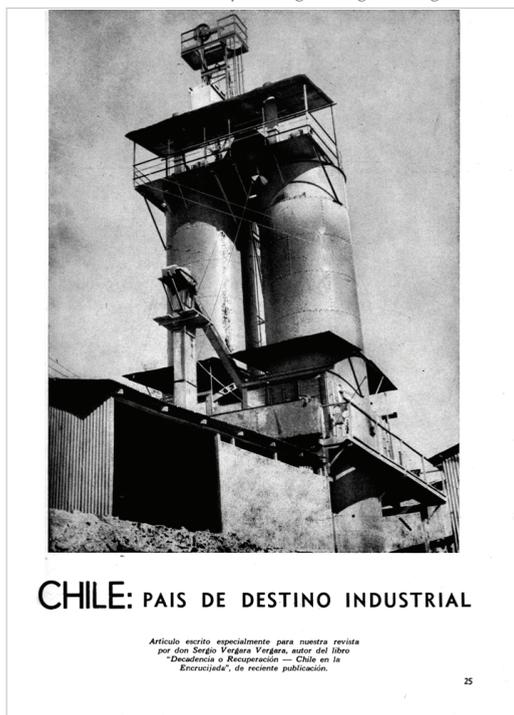
**Fuente:** Elaboración propia.

En las páginas de AyC se publicaron varios artículos sobre industrialización escritos por personajes cercanos a la Corporación de Fomento de la Producción –Corfo–. En ellos la industrialización era presentada como un proyecto que estaba permitiendo a los países de la región, y a Chile en particular, superar la etapa de productores de materias primas –lo que era percibido como una variante del colonialismo económico– para transformarse en fabricantes de productos manufacturados.

En un artículo titulado “Chile país de destino industrial”, por ejemplo, su autor Sergio Vergara Vergara escribió: “Un pueblo que no es capaz de convertir sus materias primas en artículos elaborados es un pueblo libre sólo a medias [...] ¡Con qué fuerza pesa sobre la mayor parte de los países sudamericanos esta semi-servidumbre economi-

ca en que los coloca su calidad de simples extractores de materias primas!” (AyC 4, marzo de 1946). Vergara aseguraba que para Chile la industrialización no era una opción sino el único camino que podía seguir su economía.

**Figura 08.** Fotografía que servía de portada para el artículo “Chile: país de destino industrial” escrito por Sergio Vergara Vergara.



**Fuente:** AyC 4, marzo de 1946.

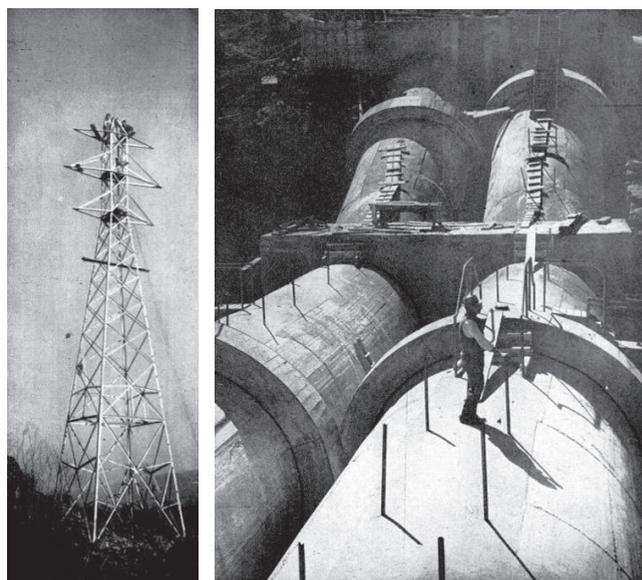
La frase de Vergara era sintomática y representativa del momento. Puede verse cómo hacía depender el proyecto político y cultural de construcción de lo nacional del proyecto económico de industrialización. En su argumento solo una nación industrializada merecía considerarse una verdadera nación.

En una parte central de su artículo, Vergara señaló la importancia que tenía para llevar adelante con éxito el proyecto de construcción de una nación industrializada, el desarrollo de nuevas formas de energía. Obviamente se refirió al carbón y al petróleo, pero muy particularmente a la producción de energía eléctrica. En este contexto, destacó el *Plan de Electrificación Nacional* adelantado por Corfo, el cual le había permitido al país elevar considerablemente la producción de energía eléctrica.

A través de las páginas de AyC se difundió fuertemente la idea de que la forma más apropiada y eficiente de energía, aquella que debía constituir el combustible para la industria nacional, era la energía eléctrica, no el petróleo y mucho menos el carbón.

En el marco de la configuración de un nuevo escenario económico emergente, marcado por el paso de una economía agraria y minera hacia una economía industrial, los editores de AyC no tuvieron muchas dudas en afirmar que: “El índice de la producción de energía eléctrica y luz es uno de los elementos que pueden reflejar más exactamente el progreso industrial de un país, ya que puede decirse que es él un concepto de industrialización, puesto que es la industria moderna la que hace mayor empleo de la energía eléctrica” (AyC 4, marzo de 1946). Puede verse cómo en las páginas de la revista se estableció una relación directa entre el desarrollo industrial del país y su capacidad para producir energía eléctrica.

**Figura 09.** En las páginas de AyC, la energía eléctrica era considerada como la forma de energía moderna. Las fotografías corresponden a un artículo dedicado a explicar la importancia de los Programas de Electrificación Nacional que estaba llevando adelante la Empresa Nacional de Electricidad S. A. –Endesa–.



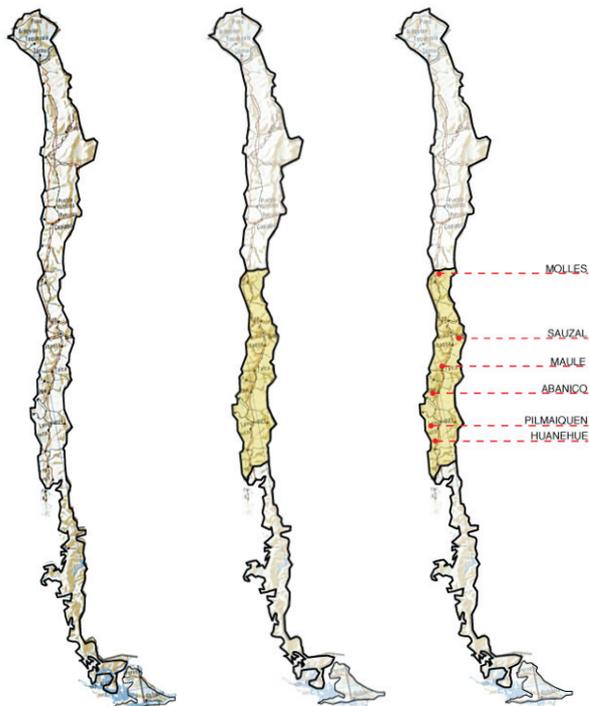
**Fuente:** AyC 4, marzo de 1946.

Esta consideración tuvo una significativa influencia sobre la propuesta de descentralización de las actividades industriales que imaginaron los editores de AyC. En un artículo dedicado a exponer la labor de la recientemente creada Empresa Nacional de Electricidad S. A. –Endesa–, se afirmó que el concepto fundamental de la política de Corfo “[...] puede expresarse en la aseveración de que la capacidad de producción de la industria de un país es prácticamente independiente de la población y –si se prescinde del capital invertido en su utilería– depende exclusivamente de las disponibilidades de energía mecánica del país” (AyC 4, marzo de 1946).

Ya se ha mencionado la correspondencia entre energía mecánica y energía eléctrica que se construyó en las páginas de AyC. Por esta razón no resulta extraño pensar que la descentralización de las actividades industriales estuviera vinculada a la existencia y creación de nuevas fuentes de producción de energía eléctrica, es decir, de centrales hidroeléctricas.

En el artículo que se ha mencionado aquí sobre la labor de Endesa, el territorio nacional, articulado en sentido económico-industrial, se circunscribía a la franja de terreno comprendida entre Coquimbo-La Serena por el norte y Puerto Montt por el sur, dejando por fuera del territorio nacional al desierto nortino y la Patagonia. El interior de este territorio mutilado se dividía en regiones geográficas definidas por el acceso a los recursos hídricos. Cada región tenía como centro neurálgico una central hidroeléctrica. Se dispusieron 6 centrales hidroeléctricas: tres existentes –Pilmaiquén, Abanico y Sauzal– y otras tres en proyecto –una en el río Maule, otra en Los Muelles, frente a Ovalle, y finalmente la Central de Huanehue frente a Loncoche–.

**Figura 10.** La zona sombreada corresponde a lo que hasta el día de hoy se conoce como Sistema Interconectado Central, una única matriz de red eléctrica. Los puntos neurálgicos de esa red eran las centrales hidroeléctricas. El programa de electrificación definía así una nueva cartografía del territorio chileno que comenzaba en Coquimbo-La Serena, por el norte, y terminaba en Puerto Montt por el sur.



**Fuente:** Elaboración propia.

El territorio nacional se concebía así ordenado a partir de una traza basada en la intrincada red de tendidos eléctricos, que tenían sus puntos focales en las 6 centrales hidroeléctricas. Cada central tenía una cobertura regional pero se encontraba intercomunicada con las otras, lo que construía una suerte de tejido nervioso continuo sobre la porción de terreno comprendida entre Coquimbo-La Serena y Puerto Montt.

La nueva expresión de esta cartografía del territorio nacional estaba fuertemente determinada por la ausencia de un único centro –lo que en el antiguo sistema correspondería a Santiago-Valparaíso– en beneficio de un ordenamiento territorial policéntrico. Así, la articulación sobre el territorio chileno del proyecto de industrialización de la economía nacional, daba lugar a una nueva cartografía que oponía al antiguo territorio centralizado, el moderno territorio policéntrico.

### 3. Hacia una arquitectura moderna nacional

Al tiempo que se pasaba en el mundo de la experiencia de la imagen de un territorio conformado por núcleos urbanos dispersos e inconexos, a la imagen conjunta de una nación que se modernizaba, en las páginas de *Proa* se promovió la idea de que solo aquella producción arquitectónica desarrollada después de la consumación de la idea de nación, sería la que apropiadamente podría llevar el calificativo de colombiana.

Para Carlos Martínez, director de la revista, esto significaba que la arquitectura edificada después de 1945 era la única que podía considerarse colombiana, es decir, arquitectura hecha en Colombia por arquitectos colombianos formados en el país. El director de *Proa* consideraba que pese a contar con una “riquísima variedad de influencias la contribución colombiana anterior al año 1945, podía considerarse como inexistente” (Arango y Martínez, 1951: 31) y la explicación que daba era que en “el período que va de la colonia hasta años muy recientes [se vivió] sin necesidad de arquitectos [y] “Cuando en raras ocasiones fue necesario construir un edificio importante como el Capitolio Nacional de Bogotá, se importaron arquitectos y en algunos casos planos completos estudiados en Francia y en Italia” (Arango y Martínez, 1951: 31).

**Figura 11.** Fotografía del Capitolio Nacional en Bogotá. El único edificio construido en el siglo XIX que, según Carlos Martínez, editor de la revista *Proa*, tenía valor. Sin embargo, el arquitecto y sus planos habían sido “importados” desde Europa.



**Fuente:** Andrés Téllez Tavera

Por otra parte, “La etapa cubierta por el crecimiento y formación de la actual república no ofrece, en general, ejemplos arquitectónicos de importancia” (Arango y Martínez, 1951: 31), tal vez porque “No existió en Colombia como en Chile, la Argentina o el Uruguay un siglo XIX, rico y próspero, en el cual se cambió el sobrio aspecto colonial por otro más fastuoso, de apariencia francesa o italiana” (Arango y Martínez, 1951: 31).

Si era cierto —como evidentemente lo era para el director de la revista— que la arquitectura construida durante la época de la colonia en Colombia se había hecho sin la intervención de arquitectos, entonces dicha arquitectura sin autor y anónima era una creación colectiva y, por lo tanto, en ella residía del modo más puro el espíritu del pueblo que la había construido.

Carlos Martínez y Jorge Arango escribieron al respecto: “La arquitectura colonial colombiana es sobria, austera, si su espíritu es español, neogranadinas y de inspiración local son muchas intimidades constructivas. Es una arquitectura en la que el plano, en la mayoría de los casos, anuncia que a través del tiempo y del espacio las disposiciones fueron variando conforme a los

recursos económicos o a las crecientes necesidades. Son planos que por no haber atendido a necesidades específicas muestran a veces composiciones arbitrarias. Mayor libertad aun se refleja en los detalles que en el conjunto. Nuestra arquitectura con relación a otras de América es la más libre y mas desligada de trabas simbólicas; es la menos ecléctica, la más criolla, la menos importada y, por lo mismo, quizás la más funcional” (Arango y Martínez, 1951: 18). Mediante esta operación, la arquitectura colonial se convirtió en el equivalente colombiano de lo que la arquitectura clásica o medieval había sido para algunos arquitectos modernos en Europa interesados en construir vínculos con la tradición<sup>6</sup>.

6 “Las construcciones de épocas anteriores no nos parecen tan importantes por su realización arquitectónica, sino por el hecho, que los templos griegos, las basílicas romanas y también las catedrales de la Edad Media son creaciones de una época entera y no obra de una persona determinada. ¿Quién pregunta por el nombre de su autor y qué significado tiene la personalidad casual de su constructor? Estas construcciones son en su esencia completamente impersonales. Son portadoras puras del espíritu de una época. En esto radica su significado más profundo. Solo así podían convertirse en símbolos de su tiempo” (Mies van der Rohe, citado en Neumeyer, 1995: 371).

**Figura 12.** Las fotografías de arquitectura colonial acompañaban artículos en los que se fue construyendo la idea de que la arquitectura colonial debía tomarse como el punto de partida, un verdadero origen primitivo del fenómeno de la arquitectura moderna. Por otra parte, la arquitectura *beaux-artiana* del siglo XIX se presentaba como el enemigo que se debía combatir.



**Fuente:** Diversos números de la revista *Proa* y en el libro *La arquitectura en Colombia. Arquitectura colonial 1538-1810. Arquitectura contemporánea: 1946-1951*, escrito por Jorge Arango y Carlos Martínez y publicado por Ediciones Proa.

Se estableció así una relación singular con la arquitectura colonial: por una parte, en ella se encontraba de la manera más pura, el carácter de la arquitectura colombiana; por la otra, la arquitectura contemporánea iba a ser interpretada como una evolución más o menos natural de ciertos principios arcaicos ya presentes en la arquitectura colonial redescubiertos por el director de la revista<sup>7</sup>.

Así, la continuidad suprahistorica era la característica fundamental de la relación que Carlos Martínez estableció entre la arquitectura contemporánea y el pasado colonial. Fue precisamente la definición del carácter de la arquitectura colonial colombiana lo que le permitió a Martínez seleccionar de entre las múltiples experiencias que componían la arquitectura contemporánea, aquellas que no reñían con el carácter y los valores de la arquitectura colonial colombiana, para alentar a sus lectores a experimentar con éstas.

De este modo, buena parte de la arquitectura contemporánea encontró su legitimidad en la confirmación de algún valor de la arquitectura colonial colombiana, mientras que muchos valores de ésta fueron considerados como análogos a los valores de la arquitectura contemporánea.

Es la búsqueda de construir un vínculo entre arquitectura colonial colombiana y arquitectura contemporánea,

<sup>7</sup> La palabra evolución aparece en el título de dos de los escritos examinados en este capítulo: “Evolución de los estilos en Colombia” y “Estudio de la evolución de las calles de Bogotá”.

nea, lo que se explica al encontrar al pie de la fotografía de una capilla rural de la época colonial la siguiente descripción:

*En el sentir de muchos arquitectos modernos lo funcional en la construcción radica en la lógica utilización de los materiales de una región. Esta simpática capilla rural con su recato es admirable ejemplo que ponemos a consideración de aquellos párrocos que prefieren la pompa y lo vanidoso a lo puramente lógico y racional (Proa 4, enero de 1947).*

En Colombia, la posibilidad de construir algún nexo con el pasado pre-hispánico resultaba poco productiva debido a que los pueblos aborígenes que habitaron el territorio colombiano antes de la llegada de los españoles, no desarrollaron construcciones monumentales que hubieran perdurado en el tiempo o que despertaran entre los conquistadores un especial interés por levantar edificios para competir<sup>8</sup>.

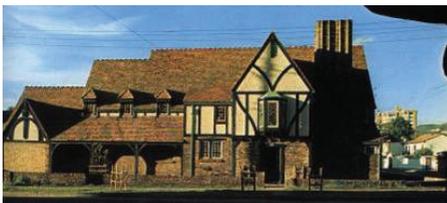
Según Carlos Martínez, el carácter austero de la arquitectura colonial colombiana estaba de alguna manera determinado por la ausencia de un rival contra el cual competir, sin embargo, no olvidó reconocer que buena parte

<sup>8</sup> No obstante, durante la década de los años treinta un grupo artístico denominado los Bachués, había experimentado, sin mucho éxito, con la metáfora del mestizaje, es decir, con la incorporación de motivos iconográficos indígenas en edificios contemporáneos. La reivindicación de la arquitectura colonial como el pasado más remoto de la arquitectura colombiana, que hacía Carlos Martínez a mediados de los años cuarenta, se explica, en parte, por el agotamiento de experiencias como la de los Bachués.

de los métodos constructivos utilizados durante la colonia, eran de invención indígena: “Este fue, en términos generales, el legado arquitectónico de los indios. Fue un aporte sencillo, sin valiosos ejemplos de orden plástico o de composición de planos” (Arango y Martínez, 1951: 14).

Martínez se refirió al auge de los estilos nacionalistas de la década de los años treinta en Colombia como el evento que había ayudado a “romper el cordón umbilical que unía sentimentalmente al colombiano con la casa colonial” (Arango y Martínez, 1951: 32) y que preparó el terreno para la llegada de una nueva arquitectura<sup>9</sup>.

**Figura 13.** Las arquitecturas en estilos nacionales fueron mencionadas en la revista *Proa* como un momento de transición necesario entre la arquitectura colonial y la arquitectura moderna.

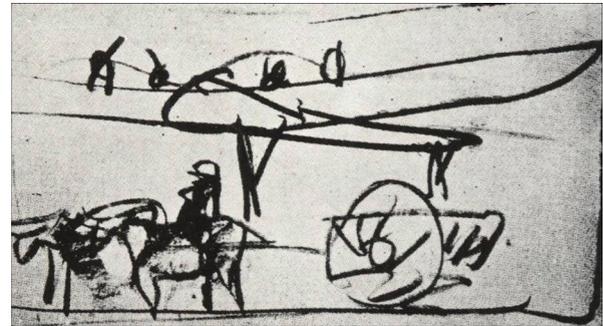


**Fuente:** “Arquitectura en Colombia (1930-1952)”, por Dicken Castro y Germán Téllez (1988).

<sup>9</sup> “Es cierto que en Bogotá se construyeron algunos barrios en estilo inglés y residencias en estilo francés y español entre los años de 1930 y 1940, pero esto no tuvo importancia y solo sirvió para romper el cordón que unía sentimentalmente al colombiano con la casa colonial” (Arango y Martínez, 1951: 32).

Una nueva arquitectura que, al igual que había ocurrido en el caso de los transportes en los cuales se cambió el lomo de la mula por la cabina del avión, llegaba de manera repentina y sin etapas intermedias, a reemplazar “no a la [arquitectura] del estilo como es el caso de la mayoría de los países, sino a la incómoda casa colonial” (Arango y Martínez, 1951: 32).

**Figura 14.** Cróquis elaborado por Le Corbusier durante su viaje a Bogotá. Se titula “De la mula al avión” y sintetiza el argumento que había venido elaborando Carlos Martínez en las páginas de la revista *Proa*, según el cual, en términos de medios de transporte, en Colombia se había pasado de la mula al avión, saltándose la etapa del ferrocarril y el automóvil.



**Fuente:** *La arquitectura en Colombia. Arquitectura colonial 1538-1810. Arquitectura contemporánea: 1946-1951*, escrito por Jorge Arango y Carlos Martínez y publicado por Ediciones Proa.

Una nueva arquitectura que se fraguaba a partir de la conjunción de las experiencias múltiples y diversas con las cuales la cultura local había entrado en contacto a través de jóvenes arquitectos colombianos que se formaron en el exterior antes de 1936<sup>10</sup>.

La intención de Martínez era crear un nuevo linaje: la arquitectura moderna colombiana, y por esa razón escribió: “La arquitectura en Colombia no está en manos de un grupo de snobs ni patrocinada por mecenas oficiales. La arquitectura contemporánea en Colombia, es un movimiento popular” (Arango y Martínez, 1951: 33), que no solo representaba la modernidad sino que al mismo tiempo representaba la cultura, y por ello se tomaba como punto de comparación una experiencia local previa: la arquitectura colonial.

El papel que desempeñaban los escritos históricos en la revista era similar al papel que desempeña la malla de un tamiz, la cual separa la materia y selecciona, por medio de un tejido construido a partir de la separación intencional de los hilos, aquellos fragmentos que por su densidad son los deseables y los escogidos. Los hilos de la malla eran

<sup>10</sup> En 1936 se funda la primera facultad de arquitectura en Colombia, la de la Universidad Nacional.

los valores de la arquitectura colonial, la separación entre ellos era la máxima tolerancia permitida para alcanzar cierta unidad, lo que se iba a cernir era toda la arquitectura contemporánea o al menos las múltiples influencias de ésta en el medio local, lo que quedaba atrapado por la malla era el material con el que se iba a experimentar: *Lógica, racionalidad, sobriedad, austeridad, funcionalidad, sencillez y economía de medios económicos y expresivos.*

Estas palabras que eran indistintamente utilizadas para describir, bien el carácter de la arquitectura colonial, bien el carácter de la arquitectura contemporánea, sirvieron al director de la revista *Proa* para expresar su concepción atemporal de *lo moderno* en arquitectura.

**Figura 15.** Casa moderna con una “cita” a los balcones corridos de las casas coloniales.



Fuente: *Proa* 43, enero de 1951.

**Figura 16.** Casa moderna con una “cita” a los patios centrales de las casas coloniales.



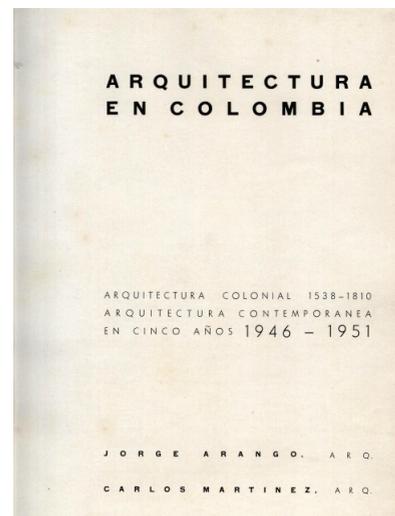
Fuente: *Proa* 36, junio de 1950.

La confrontación entre arquitectura contemporánea y arquitectura colonial se produjo de manera radical en el libro compilatorio que *Proa* publicó en 1951. En el título del libro se proponía un deliberado salto histórico con el fin de poder confrontar cara a cara, arquitectura colonial y arquitectura contemporánea. Eliminando de un solo golpe toda la producción arquitectónica de 1810 a 1945, el título establecía una continuidad histórica radical entre arquitectura colonial y arquitectura contemporánea.

En la nota introductoria a la mencionada publicación era posible leer las siguientes palabras: “Trescientos cincuenta años de la época colonial y cinco años, de 1946 a 1951, corresponden a los periodos más importantes de la arquitectura en Colombia” (Nota introductoria, Arango y Martínez, 1951).

El trabajo de Martínez, el solitario director de la revista *Proa*, es la obra de un moderno-nacionalista. Para el genio de Martínez, modernidad y nacionalismo no eran dimensiones excluyentes sino complementarias en la configuración de un programa arquitectónico modernizador-nacionalista.

**Figura 17.** Este título propone un interesante salto histórico al eliminar del análisis toda la producción arquitectónica comprendida entre 1810 y 1946, que sirve, al mismo tiempo, para tejer una continuidad suprahistórica entre arquitectura colonial y arquitectura moderna.



Fuente: Portada del libro *La arquitectura en Colombia. Arquitectura colonial 1538-1810. arquitectura contemporánea: 1946-1951*, escrito por Jorge Arango y Carlos Martínez y publicado por Ediciones Proa en diciembre de 1951.

## 4. Chile: La nación como proyecto civilizatorio de futuro y cambio

A diferencia de México, Perú o Colombia, el territorio que hoy conocemos como Chile, ocupó una posición bastante marginal en el mapa geopolítico del imperio español. Era una capitanía que dependía del virreinato del Perú.

La ausencia de una arquitectura prehispánica sofisticada y monumental, desincentivó un mayor desarrollo arquitectónico durante la época de la colonia, la cual dejó ejemplos comparativamente modestos. La *Casa de La Moneda* suele ser considerado la primera pieza de arquitectura monumental construida en el país.

**Figura 18.** Palacio de la moneda en Santiago, Chile.



**Fuente:** Andrés Téllez Tavera

Desde muy temprano como país, Chile prefirió mirar hacia delante en vez que hacia atrás; decidió mirar hacia el futuro en vez que hacia el pasado. Desde su nacimiento como República, el pacto de Chile ha sido con el futuro, con el progreso, con la innovación, en síntesis, con la modernidad<sup>11</sup>. Este *ethos* cultural quedó claramente expresado en el edificio del pabellón con que Chile se presentó ante mundo en la exposición de 1889.

**Figura 19.** Interior del Pabellón de Chile para la Esposición Universal de 1889. Edificio prefabricado con perfiles metálicos



**Fuente:** Andrés Téllez Tavera

11 Así también lo confirma la siguiente cita: “Chile, el primero que entre las repúblicas latinas ha sabido hacer la aplicación de los grandes descubrimientos de la ciencia, que ha oído resonar en sus valles el silbido de la primera locomotora que cruzara el continente Sud-Americano, que el primero también, ha unido sus ciudades principales por medio del alambre eléctrico i que, en una palabra, ha marchado siempre a la vanguardia de la civilización, tiene mejores títulos que ningún otro país para vanagloriarse de tan notable progreso, alcanzado en su corta vida independiente” (Torner, 1872).

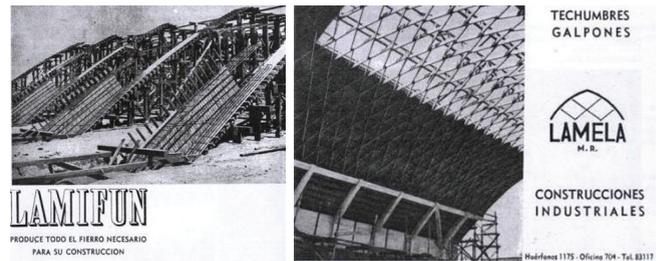
Para el momento en que entró en circulación *Arquitectura y Construcción* (AyC), el futuro, el progreso, el avance tecnológico y la modernidad se encarnaban en el proyecto de industrialización de la producción que impulsaba el Estado de Chile desde la década de los treinta.

Con la creación de la Corporación de Fomento de la Producción –Corfo– en 1939, se dio comienzo a una nueva fase del proceso de industrialización de la producción que se caracterizó por el nacional-desarrollismo.

Las páginas de AyC recogieron esta fragancia histórica. Así lo demuestra, por ejemplo, la publicación de un importante conjunto de edificio industriales, de artículos sobre el desarrollo de la industria de la construcción y una enorme cantidad de avisos publicitarios en los que se anunciaba el desarrollo de una industria nacional de materiales industriales de construcción.

Durante la segunda mitad del siglo XIX y hasta más o menos las celebraciones del Centenario de la Independencia en 1910, las estructuras metálicas fueron consideradas los signos materiales del progreso material de la construcción. Para la década de los treinta, éstas ya habían sido relevadas de esa función por las estructuras en hormigón armado.

**Figura 20.** A la izquierda, publicidad de acero para construcción producido industrialmente. A la derecha, publicidad de un nuevo sistema estructural que utilizaba piezas de madera estandarizadas y producidas industrialmente. Los avisos mostraban un espectro cada vez más amplio de productos nacionales de construcción, producidos mediante procedimientos industriales. El énfasis en la necesidad de desarrollar una industria nacional como requisito fundamental para consolidar una unidad nacional económica, fue un argumento intensamente difundido por los editores de AyC.



**Fuente:** AyC 11, diciembre de 1947.

La consolidación de este desplazamiento se puede constatar con particular precisión a través del análisis de los avisos publicitarios que se publicaron en las páginas de AyC entre 1945 y 1950. Ellos sirven para descubrir, por ejemplo, que la industria de la construcción se encarnaba emblemáticamente en la industria nacional del cemento y en menor medida en la industria nacional del hierro y del vidrio.

**Figura 21.** Los avisos publicitarios utilizaban ejemplos muy particulares de arquitectura: emblemáticos edificios cívicos o instalaciones y edificios industriales con imponentes chimeneas y/o espectaculares cubiertas. Con ellos, la industria nacional de la construcción intentó construir un uso socio-cultural a los materiales de construcción. Ellos encarnaban el progreso.



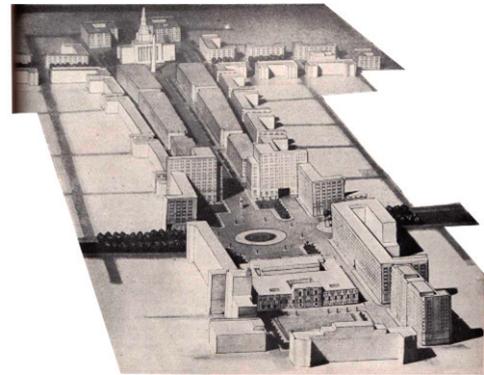
**Fuente:** Revista AyC, números varios.

A través de estos avisos, la industria nacional le intentaba otorgar un uso social a los materiales de construcción, es decir, intentaba cargar con nuevos significados a la pura material. En este sentido se defendió la idea de que el material que encarnaba la construcción nacional moderna era el hormigón armado y su destino natural eran los puentes, las naves industriales y los “rascacielos”.

Las naves industriales, los puentes, y también los rascacielos construidos con estructuras en hormigón armado se transformaron en las páginas de AyC no solo en los signos del progreso material sino también en los emblemas materiales de una nación que se cohesionaba en torno al proyecto de industrialización. Esto explicaría por qué la valoración estética de las estructuras en hormigón armado que se intentó desde las páginas de AyC no tuvo prácticamente ningún tipo de resistencia cultural ni disciplinar.

Durante el período en que circuló AyC (1945-1950), la belleza matemática, exacta y plástica de las estructuras en hormigón armado y su valoración en términos de piezas genuinamente propias y nacionales, se transformó en el argumento disciplinar dominante.

**Figura 22.** Puentes, “rascacielos” o instalaciones industriales construidas con hormigón reforzado, se transformaron en las páginas de AyC en signos del progreso material y, a la vez, en emblemas materiales de una nación que se cohesionaba en torno al proyecto de industrialización.



## Conclusiones

Los programas de las dos revistas están hermanados por la intención de intentar articular un programa capaz de anudar el proyecto de modernización económica con el nacionalismo político y cultural característico de la segunda posguerra, propio de un momento en el que los países latinoamericanos sintieron que sus economías, ahora industrializadas, eran comparativamente más fuertes que antes de la guerra.

En términos ideológicos esto significó intentar construir una síntesis paradójica entre dos concepciones aparentemente opuestas. Por una parte, la modernización

económica vinculada al progreso, a lo que cambia, a la civilización, al futuro; por otra parte, el nacionalismo asociado a la tradición, a lo que permanece, a la cultura, al pasado.

El propósito compartido por las dos revistas era lograr articular un programa de modernización nacionalista que, sin embargo, tuvo en los casos colombiano y chileno dos expresiones emblemáticas en tanto ellas representan las dos líneas entre las cuales osciló ideológicamente toda la cultura arquitectónica de la región.

En el caso de *Proa*, el programa de modernización nacionalista derivó en una reivindicación de la arquitectura del pasado, mostrando de qué manera el carácter de la arquitectura moderna compartía con la arquitectura colonial un mismo conjunto de valores.

En el caso de *AyC*, el programa de modernización nacionalista eligió como campo de batalla el futuro. Las modernas estructuras en hormigón armado fueron difundidas en las páginas de la revista al mismo tiempo como monumentos de una nación que se cohesionaba en torno al proyecto de modernización económica.

Por otra parte, mientras a Carlos Martínez le interesaba mostrar cómo el desarrollo de la aviación comercial le había permitido a las distintas ciudades colombianas sentirse parte de una nación, los editores de *AyC* estaban más interesados en defender una descentralización territorial con fines puramente económicos.

En este sentido *Proa* y *Arquitectura y Construcción* vendrían a representar dos posiciones emblemáticas que caracterizarían el desarrollo de la arquitectura moderna en la región durante el siglo XX. Por una parte, equilibrar el impulso modernizador con la cultura, por otra, disolver la cultura en el proyecto modernizador. En el primer caso la nación era un proyecto cultural, de pasado, de permanencia; en el otro, la nación era un proyecto civilizatorio, de futuro, y de cambio. 

## Bibliografía

### Sobre arquitectura moderna

- BANHAM, Reyner (1985). *Teoría y diseño en la primer era de la máquina*. Barcelona: Paidós Ibérica.
- BEHNE, Adolf (1994). 1923. *La construcción funcional moderna*. José Angel Sanz Esquide (ed.); Joseph Ginner i Olcina (trad.) Barcelona: Demarcación de Barcelona del Colegio de Arquitectos de Cataluña.
- BENÉVOLO, Leonardo (1992). *Los orígenes del urbanismo moderno*. Madrid: Celeste Ediciones.
- BENÉVOLO, Leonardo (2000). *La proyectación de la ciudad moderna*. Barcelona: Gustavo Gili
- BRILLEMBOURG, Carlos (ed.) (2004). *Latin American Architecture 1929-1960. Contemporary reflections*. New York: The Monacelly Press.
- COLQUHOUN, Alan (2002). *Modern Architecture*. Londres: Oxford University Press.
- CURTIS, William (1999). *Modern Architecture since 1900*. Londres: Phaidon Press Limited.
- FOLIN, Marino (1976). *La ciudad del capital y otros escritos*. México D.F.: Gustavo Gili.
- GIEDION, Sigfried (1958). *Espacio, tiempo y arquitectura. El futuro de una nueva tradición*. Barcelona: Hoepli S. L.
- GOLDHAGEN W. Sarah y LEGAULT, Réjean (ed.) (2000). *Anxious Modernisms. Experimentation in Postwar Architectural Culture*. Montréal: Canadian Centre for Architecture and Cambridge, MIT Press.
- GRAVAGNUOLO, Benedetto (1998). *Historia del urbanismo en Europa. 1750-1960*. Madrid: Akal.
- MUMFORD, Eric (2002). *The CIAM discourse on urbanism. 1928-1960*. Boston: MIT Press Paperback Edition.
- NEUMEYER, Fritz (1995). *La palabra sin artificio*. Barcelona: El Croquis.
- NORBERG-SCHULZ, Christian (2005). *Los principios de la arquitectura moderna*. Barcelona: Editorial Reverté.
- PEVSNER, Nikolaus (1992). *Los orígenes de la arquitectura y el diseño modernos*. Barcelona: Ediciones Destino.
- TAFURI, Manfredo (1984). *La esfera y el laberinto. Vanguardias y arquitectura de Piranesi a los años setenta*. Barcelona: Gustavo Gili.
- TOURNIKIOTIS, Panayotis (2001). *La historiografía de la arquitectura moderna*. Madrid: Librería Mairea y Celeste Ediciones.
- ZEVI, Bruno (1963). *Saber ver la arquitectura*. Buenos Aires: Editorial Poseidón.

### Sobre modernidad

- BERMAN, Marshall (2004). *Todo lo sólido se desvanece en el aire*. Barcelona: Siglo XXI Editores.
- FRISBY, David (1992). *Fragmentos de la modernidad. Teorías de la modernidad en la obra de Simmel, Kra-cauer y Benjamín*. Madrid: Visor.
- FRISBY, David (2007). *Paisajes urbanos de la modernidad. Exploraciones críticas*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, Prometeo Libros.
- SIMMEL, Georg (2007). *Roma, Florencia, Venecia*. Barcelona: Gedisa.

### Sobre interpretación de textos e imágenes

- BURKE, Peter (2005). *Visto y no visto. El uso de la imagen como documento histórico*. Barcelona: Crítica.
- RICOEUR, Paul (2002). *Del texto a la acción*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- RICOEUR, Paul (2003). *El conflicto de las interpretaciones. Ensayos de hermenéutica*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina.
- SONTANG, Susan (1996). *Contra la interpretación*. Buenos Aires: Aguilar, Altea, Taurus, Alfaguara.

### Sobre teoría de la historia

- BENJAMIN, Walter (2007). *Conceptos de filosofía de la historia*. La Plata: Terramar Ediciones.
- FOUCAULT, Michel (1970). *Arqueología del saber*. México D.F.: Siglo XXI Editores.
- PIZZA, Antonio (2000). *La construcción del pasado*. Madrid: Celeste Ediciones.

### Sobre Latinoamérica

- ARANGO, Jorge y MARTÍNEZ, Carlos (1951). *La arquitectura en Colombia. Arquitectura colonial 1538-1810. Arquitectura contemporánea: 1946-1951*. Bogotá: Ediciones Proa.
- ARANGO, Silvia (1984). "Evolución del pensamiento arquitectónico en Colombia 1934-1984". En: *13º Anuario de la Arquitectura en Colombia*. Bogotá: Sociedad Colombiana de Arquitectos.
- BALLENT, Anahí (1995). *El diálogo de los antípodas: Los CIAM y América Latina. Refundación de lo moderno y nuevo internacionalismo en la posguerra*. Buenos Aires: Secretaría de Investigaciones en Ciencia y Técnica; Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires.
- BRUNNER, Karl (1940). *Manual de urbanismo*. Segundo tomo. Bogotá: Ediciones del Concejo Municipal de Bogotá.

- BULLRICH, Francisco (1969). *Arquitectura latinoamericana 1930-1970*. Barcelona: Gustavo Gili.
- CASTRO, Dicken y TÉLLEZ, Germán (1988). *Historia del arte colombiano*, vol. VI. Barcelona: Salvat Editores.
- HITCHCOCK, Henry-Russell (1955). *Latin American Architecture since 1945*. Nueva York: The Museum of Modern Art.
- HOFER, Andreas (2003). *Karl Brunner y el urbanismo europeo en América Latina*. Bogotá: El Áncora Editores; Corporación La Candelaria.
- LIERNUR, J. Francisco (2002). *Escritos de arquitectura del siglo XX en América Latina*. Madrid/Sevilla: Tanais Ediciones.
- MONDRAGÓN, Hugo (2002). *La arquitectura en Colombia 1946-1951. Lectura crítica de la revista Proa*. Tesis para optar al grado de magíster en Arquitectura, Snatiago/Bogotá: Pontificia Universidad Católica de Chile/Universidad Nacional de Colombia.
- OSPINA, William et al. (2007). *Bogotá, años 40*. Bogotá: Revista Número Ediciones. Bogotá: Corporación Revista Número.
- PÉREZ, Fernando (1987). *Le Corbusier y Suramérica: precisiones en torno a un viaje, unos proyectos y algo más*. Santiago: Pontificia Universidad Católica, Escuela de Arquitectura.
- ROMERO, José L. (2001). *Latinoamérica, las ciudades y las ideas*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- SARLO, Beatriz (2007). *Una modernidad periférica. Buenos Aires 1920 y 1930*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- VIOLICH, Francis (1944). *Cities of Latin America. Housing and planning to the south*. Nueva York: Reinhardt, Holt and Winston.

### Sobre Chile

- AGUIRRE, Max (2004). *La arquitectura moderna en Chile. El cambio de la arquitectura en la primera mitad del siglo XX: el rol de la organización gremial de los arquitectos (1907-1942) y el papel de las revistas de arquitectura*. Tesis para optar al grado académico de doctor en Arquitectura. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura.
- CÁCERES, Osvaldo (2007). *La arquitectura de Chile independiente*. Concepción: Ediciones Universidad del Bío-Bío.
- CARIOLA, Carmen y SUNKEL, Osvaldo (1982). *La historia económica de Chile. 1830-1930: dos ensayos y una bibliografía*. Madrid: Cultura Hispánica del Instituto de Cooperación Iberoamericana.

- CORFO, CORPORACIÓN DE FOMENTO DE LA PRODUCCIÓN (1962). *Veinte años de labor: 1939-1959*. Santiago: Editorial Zig-Zag.
- CORFO, CORPORACIÓN DE FOMENTO DE LA PRODUCCIÓN (1949). *Esquema de diez años de labor. 1939-1949*. Santiago: Editorial Zig-Zag.
- CORREA, Pastor (2001). *Retrospectiva de un ensayo de planificación del gran Santiago 1952*. Santiago: Universidad Central, Facultad de Arquitectura y Bellas Artes; Centro de Estudios Urbanísticos y del Paisaje.
- DE RAMÓN, Armando (2007). *Santiago de Chile. Historia de una sociedad urbana*. Santiago: Catalonia.
- ELIASH, Humberto y MORENO, Manuel (1985). *Arquitectura moderna en Chile 1930-1960. Testimonio, reflexiones*. Santiago: Cuadernos Luxalon.
- ELIASH, Humberto y MORENO, Manuel (1989). *Arquitectura y modernidad en Chile / 1925-1965. Una realidad múltiple*. Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile.
- GARCÍA DE LA HUERTA, Marcos (1991). "Historia y proyecto nacional". En: *La guerra civil de 1891 cien años después*. Santiago: Ediciones de la Universidad de Santiago.
- GROSS, Patricio; DE RAMÓN, Armando y VIAL, Enrique (1984). *Imagen ambiental de Santiago. 1880-1930*. Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile.
- HIDALGO, Rodrigo (2005). *La vivienda social en Chile y la construcción del espacio urbano en el Santiago del siglo XX*. Santiago: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.
- JOBET, Julio César (1951). *Ensayo crítico del desarrollo económico-social de Chile*. Santiago: Editorial Universitaria.
- JOCELYN-HOLT, Alfredo (1991). "La crisis de 1891: la civilización moderna versus modernidad desenfrenada". En: *La guerra civil de 1891 cien años después*. Santiago: Ediciones de la Universidad de Santiago.
- MONDRAGÓN, Hugo (2010). *El discurso de la arquitectura moderna. Chile 1930-1950. Una construcción desde las publicaciones periódicas*. Tesis para optar al grado de Doctor en Arquitectura y Estudios Urbanos. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- MONDRAGÓN, Hugo y TÉLLEZ, Andrés (2006). *Arquitectura y construcción: Chile 1945-1950 una revista de arquitectura moderna*. Santiago: Universidad Central de Chile.
- PALMER, Monserrat (1970). *50 años de arquitectura metálica en Chile: 1863-1913*. Santiago: Instituto de Historia de la Arquitectura, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.
- PÉREZ, Fernando; BANNEN, Pedro; RIESCO, Hernán y URREJOLA, Pilar (1997). *Las iglesias de la modernidad en Chile. Referentes europeos y americanos*. Santiago: Ediciones ARQ.
- RAPOSO, Alfonso (comp.) (2001). *Espacio urbano e ideología. El paradigma de la corporación de la vivienda en la arquitectura habitacional chilena. 1953-1976*. Santiago: Universidad Central, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Paisaje; Centro de Estudios de la Vivienda.
- SUBERCASEAUX, Bernardo (2004). *Historia de las ideas y de la cultura en Chile. Tomo III. El centenario y las vanguardias*. Santiago: Editorial Universitaria.
- SUBERCASEAUX, Benjamín (2005). *Chile o una loca geografía*. Santiago: Editorial Universitaria.
- TÉLLEZ, Andrés (1995). *La moda, el estilo, la modernidad y el cambio en la arquitectura doméstica de Santiago. 26 casas en Ñuñoa y Providencia. 1935-1950*. Tesis para optar al grado de magíster en Arquitectura. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- TÉLLEZ, Andrés (2009). "Desplazamiento, del edificio de renta a la unidad vecinal". En: *Vivienda multifamiliar en Santiago 1930-1970*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, Universidad Diego Portales y DoCoMoMo-Chile.
- TÉLLEZ, Germán (1998). *Crítica & Imagen*. Bogotá: Ministerio de Cultura, República de Colombia; Escala Fondo Editorial, segunda edición.
- TORNERO, Recaredo S. (1872). *Chile ilustrado*. Valparaíso: Libr. i agencias del Mercurio, (París: Impr. Hispano-Americana de Rouge Dunan i Fresne).
- TORRENT, Horacio (2009). "Habitación moderna: técnica y proyecto". En: TÉLLEZ, A. *Vivienda multifamiliar en Santiago 1930-1970*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, Universidad Diego Portales y DoCoMoMo-Chile.
- VARGAS, Juan Eduardo (1976). *La Sociedad de Fomento Fabril. 1883-1928*. Santiago: Ediciones Historia y Pontificia Universidad Católica de Chile.

