

100 AÑOS DE ARQUITECTURA METALICA EN CHILE

Durante el mes de noviembre y parte de diciembre del pasado año estuvo abierta la exposición "100 Años de Arquitectura Metálica en Chile" en la sala Matta del Museo Nacional de Bellas Artes. La exposición, del D.D.A.A. de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la U. de Chile fué proyectada y realizada por la arquitecto Monserrat Palmer y se apoya en dos de sus investigaciones, publicadas con el auspicio de la Compañía de Acero del Pacífico, las que enfocan, cada una, medio siglo de arquitectura en Chile.

La exposición contó con 230 M² de fotomurales, describiendo no sólo la arquitectura sino además la vida contemporánea a ella: fotos del Mercado Central, Pabellón París y la guerra del Pacífico, la Plaza de Armas de 1870, los Tribunales Nuevos, el Palacio de Bellas Artes y los vuelos de Sánchez Besa sobre París. Los obreros salitreros, los mitines de las Mancomunales, la irrupción de las masas proletarias, encabezan el siglo XX, acompañados de fotos de los primeros años de vida del Teniente y Huachipato. Todo eso para ayudar a esclarecer las características de nuestra actual arquitectura: la elección del sistema contra el proyecto único, la tendencia a la industrialización para satisfacer las crecientes demandas.

MESA REDONDA DE ARQUITECTOS e INGENIEROS sobre "100 AÑOS DE ARQUITECTURA METALICA EN CHILE".

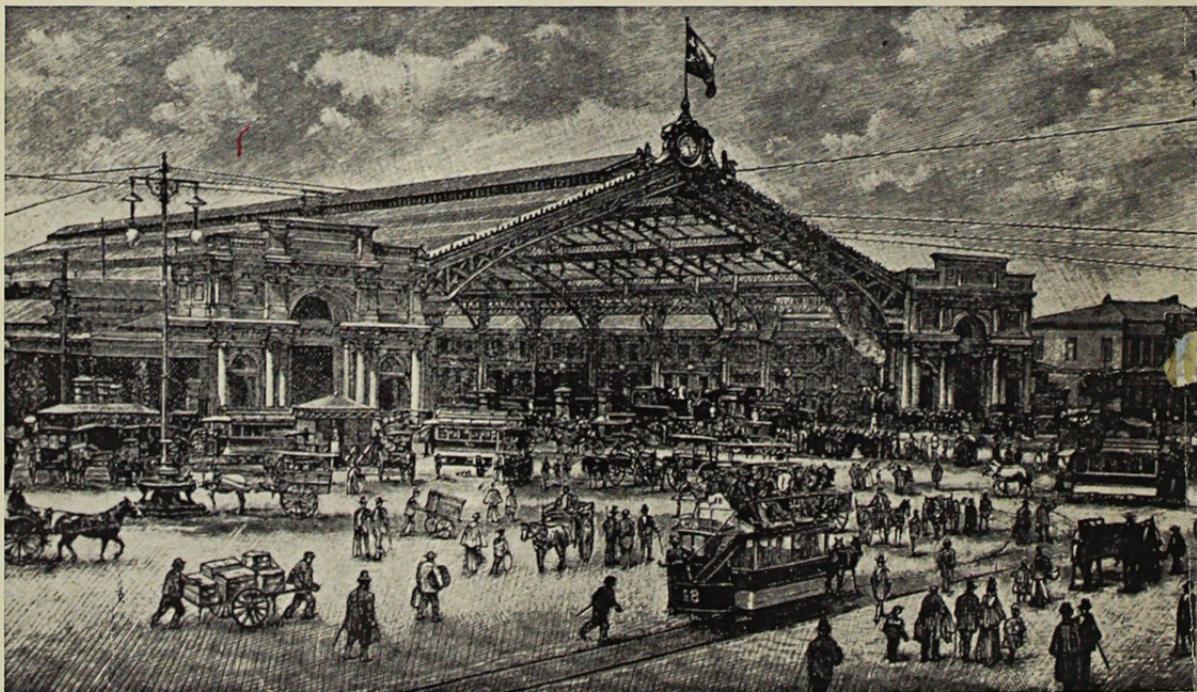
Realizada en el recinto de la muestra, contó con la participación de los ingenieros: Santiago Arias, Rodrigo Flores y Sergio Rojo y los arquitectos: Jorge Swinburn, Sergio González, José Medina, Fernando Domeyko, Raúl Irrarázaval, Jorge Larraín, Carlos Alberto Cruz, Cristián Valdés, Cristián De Groot, Víctor Gabins y Montserrat Palmer. Fué organizada y guiada por el arquitecto Jorge Swinburn.

Ideas principales que surgieron durante su realización.

En forma resumida se expondrán las principales ideas debatidas por los profesionales, que fueron surgiendo espontáneamente de acuerdo a las preocupaciones de cada uno de los participantes.

Se hicieron varias observaciones en relación a la marcada diferencia que existía entre el siglo XIX y el XX en cuanto al adecuado uso y expresión del acero en las estructuras. Tanto que en las obras del siglo actual, salvo excepciones escasas, (Estadio cubierto de Valdivia por ej.), además de disminuir la envergadura de la obra, se podría fácilmente asimilar a expresiones en hormigón o madera. El uso de grandes elementos de tubulares, que permiten la soldadura y la plancha cilíndrica, son elementos promisorios, se dijo, para una ade-

1910 ESTACION CENTRAL SANTIAGO



cuada expresión de la arquitectura en acero, incluso en el caso que por sus grandes dimensiones se necesitara usar elementos atezadores vistos.

Se hizo ver que normalmente la estructura es independiente, en cierta medida, de la envolvente espacial, cosa que no sucede en la estructuración de un avión, de un buque o de una motocicleta. Esta situación que es negativa para un uso racional de los materiales, plantea, además, la necesidad de un trabajo en común entre arquitectos e ingenieros, profesionales que no están tan alejados como normalmente se piensa, ya que la absoluta objetividad de los ingenieros es un mito y el desprecio de los arquitectos por la claridad, la estructura y las matemáticas, otro. X

Además, esta actitud significaría la existencia de industrias anexas que apoyaran este tipo de construcción, así como sucede con las industrias automotrices, de astilleros etc.

Se dejó muy en claro la inconveniencia de que los arquitectos entreguen una forma definitiva al calculista y que toda la exigencia sea que esta forma debe mantenerse en pie.

Se dijo que las obras de los ingenieros Eiffel, Maillart, etc. impresionaban a los arquitectos por su **orden espacial**. Los actuales arquitectos quieren reconquistar un orden, así como existió en Chile, por ejemplo, en la edificación tradicional de adobe y madera, que era un sistema constructivo perfectamente normalizado. X

Se volvió a insistir indagando sobre la causa de una cierta inadecuación, de un arcaísmo en las formas manejadas por los arquitectos actuales, en relación a las formas ingenieriles; puentes, torres, aviones, vehículos.

A esto se dijo que los espacios de la arquitectura eran espacios atávicos, que había una unión psicológica del hombre con ellos y los materiales tradicionales, que "la arquitectura es probablemente mucho más lenta porque tiene que humanizar toda esta tecnología que le llega rápidamente, producida por la industria, incorporarla al sistema psicológico del hombre, al uso, en fin, a una realidad que es mucho más difícil".

Los arquitectos están, históricamente, recién saliendo de los estilos decorativos del siglo XIX y van hacia un orden nuevo, más sano, más "ingenieril".

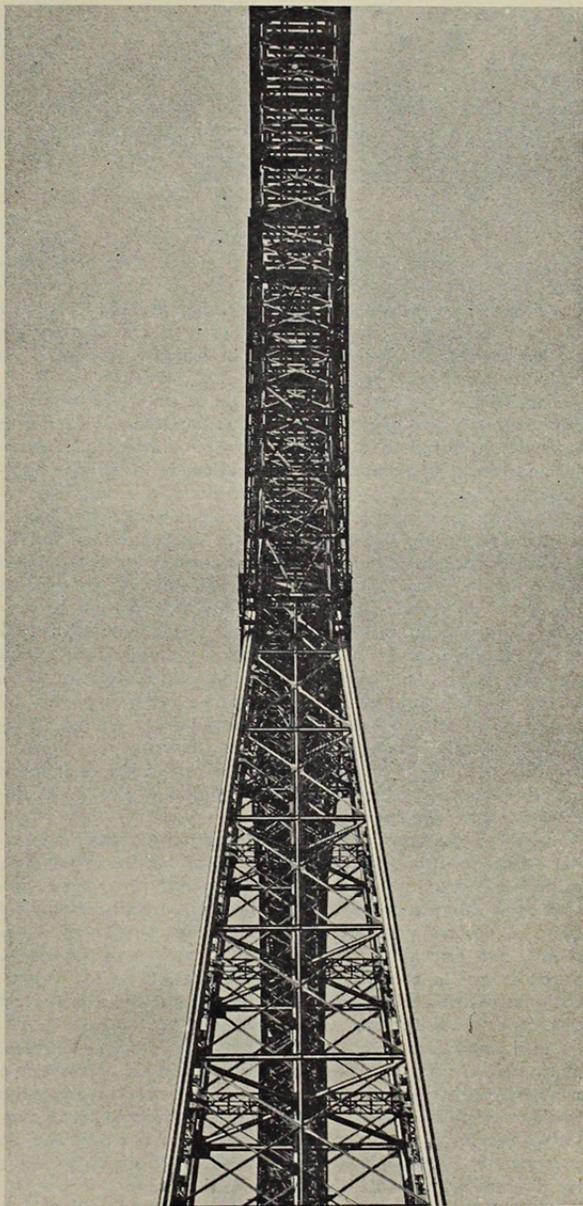
Se citó como ejemplo a Mies Van der Rohe. Pero que: "él tenía algo que en general nos falta, algo así como la experiencia táctil en el uso del material".

En relación al momento actual se hizo ver que se insinuaba el inicio de una nueva mentalidad: "responder a un desafío en lugar de producir mercadería". A propósito de esto se mencionó el edificio para la UNCTAD III. Se habló del esfuerzo máximo que es el que crearía belleza, (lo que se produjo en la Estación Central, o en el Viaducto del Malleco). La actuación del arquitecto es por mandato, pero también debe actuar como un visionario.

Pareciera ser que los problemas de la ciudad de hoy se pueden resolver mejor en acero que en hormigón, hay una intuición de esto en todo el mundo, lo que ha hecho valorar las antiguas construcciones metálicas del siglo pasado.

Los arquitectos y los ingenieros tienen el deber de hacer llegar a la comunidad esta intuición para que la comunidad se replantee sus propios problemas con otra perspectiva. X

Se hizo finalmente un relato de las alternativas del Edificio de la UNCTAD III, que fué ejemplarizador de muchas de las discusiones anteriores.



VIADUCTO DEL MALLECO

Arquitecto Montserrat Palmer.