

## ¿Urbanismo moderno?: Cuando una infraestructura vial atravesó el centro de Santiago de Chile (1965-1978)

Modern urbanism?: When a road infrastructure crossed the downtown of Santiago de Chile (1965-1978)

**Gonzalo Cáceres**

Arriendo Justo, Chile

### Abstract

This article suggests a new approach to the alliance formed between modern urbanism, urban renewal and road infrastructure in reformist Santiago. The text examines the consensus that public and disciplinary opinion ignited the construction of a highway through the city's downtown. The text refers to the type of questioning that the project incited early on. The physical characteristics can be understood as early forms of mitigation of the project: (a) the road is built at street level, but in its extension by the microcenter it is deliberately sunken (as opposed to elevated), and (b) in its central axis the route triggered a fiscal strip for the construction of a future metropolitan line. Although it was not an international innovation, the combination of the two transportation means on the same highway provided infrastructural qualities that, for an independent observer, could moderate its intrusive nature. The Corporación de Mejoramiento Urbano was headed by a team of skeptical architects facing the most orthodox modern urbanism.

### Resumen

El artículo ensaya una nueva aproximación a la alianza que urbanismo moderno, remodelación urbana e infraestructura vial materializaron en el Santiago reformista. El texto ausculta el consenso que en la opinión pública despertó la construcción de una autopista por el microcentro de la ciudad. Dos características físicas podrían ser entendidas como formas tempranas de atenuación del proyecto: (a) la vía se construye a nivel de la calle, pero en su extensión por el microcentro se despliega deliberadamente hundida en vez de aérea, (b) en su eje central el trazado dispuso una franja fiscal para la construcción de una línea del futuro metropolitano. Aunque no se trataba de una innovación internacional, la combinación de dos usos de transporte sobre una misma autopista, le confieren a la infraestructura cualidades que, para un observador independiente, podrían moderar su carácter intrusivo. El texto especula respecto a los cuestionamientos que la obra despertó tan pronto Corporación de Mejoramiento Urbano fue encabezada por un equipo de arquitectos escépticos frente al urbanismo moderno más ortodoxo.

### Key words

Road Infrastructure - Modern Urbanism - Urban Planning and Urban Center

### Palabras clave

infraestructura vial - urbanismo moderno - planificación urbana y centro urbano

Arriendo Justo, Chile. Director de Investigación y Desarrollo. Licenciado en Historia. Magister en Desarrollo Urbano. Consultor independiente.

[gonzalvarcaceresson@gmail.com](mailto:gonzalvarcaceresson@gmail.com)

Recibido el 23 de mayo de 2018

Aceptado el 15 de noviembre de 2018



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional



### A modo de introducción

Las infraestructuras admiten múltiples clasificaciones. Una de las taxonomías con más sesgo morfológico las divide en infraestructuras de punto y de línea (Sabatini, 2015). Entre las primeras se consideran los establecimientos que concentran flujos y pueden retenerlos si fuera necesario. Entre las segundas predominan aquellas diseñadas para ser recorridas no importando si lo que se desplaza son personas, cargas o una combinación de ambas. En una infraestructura de línea, los usuarios que se movilizan, sin cambiar de túnel, puente o carretera, pueden poner en relativo suspenso las barreras administrativas que impone la geografía política de los Estados-Nación.

Por lo general, las administraciones promueven las infraestructuras de línea hasta configurarlas en formas parecidas a un tejido. Esa combinación de urdimbre con trama ocurre a diferentes escalas, pero está condicionada por los centros de interés y los recursos a explotar. La disposición de esas infraestructuras, que regularmente enlazan ciudades con ciudades, pero también ciudades con zonas productivas, suelen intensificarse en los perímetros porosos de los países. Cuando cambiamos de escala es usual que hablemos de redes.

Conectar destinos nacionales en el marco geográfico brindado por un continente sin disolución de continuidad, era uno de los propósitos basales de la carretera panamericana. Kilométrica, la ruta continental buscó convertirse en una infraestructura de línea provista de alcance multinacional. No es una novedad: las calzadas pavimentadas que la panamericana contabiliza como propias, soportan desde hace décadas el tránsito incesante de vehículos, muchos de ellos de factura norteamericana. Pese a que su trazado nunca incluyó a Washington D.C., la longitudinal permite que una multitud de materias primas y bienes se desplacen desde y hacia la mayoría de las capitales presentes en las tres américas.

Hacia mediados de la década del sesenta del siglo XX, Santiago de Chile era, probablemente, la última capital sudamericana en completar

su incorporación a la lista de ciudades que debían estar integralmente servidas por la panamericana. Su rezago relativo no es posible entenderlo como parte de una especie de resistencia anti-norteamericana, principal promotora de la obra internacional. Al contrario, desde la presidencia de Juan Antonio Ríos (1942-1946) hasta la reformista de Eduardo Frei (1964-1970), la cooperación estadounidense discurrió casi sin obstáculos tanto por canales públicos como por circuitos privados. Explicaciones alternativas a la demora, sugieren que la sección chilena de la carretera había arrancado su construcción tardíamente y que de manera excepcional al hiper-centralismo dominante en Chile, las obras habían tenido a Santiago como destino y no como punto de partida.

Existe otra explicación que es posible agregar a las anteriores si lo que queremos es entender el atraso relativo del binomio Santiago-panamericana en lo que a su parte central concierne. Una de carácter morfológico, pero de trasfondo económico y, principalmente, político. En una frase: introducir la panamericana en la capital de Chile implicaba atravesar el centro de la ciudad con una obra pública de alta visibilidad y gran coste. Pese a que la idea debía haberse ejecutado bajo la administración Alessandri (1958-1964), recién con Frei se resolvió acometer su sección más delicada. Tal y como lo señaló en un mensaje presidencial: la Norte-Sur era uno de los desafíos más significativos que jamás se hubiese hecho en Chile (Frei, 1966). Sus casi 500.000 m<sup>2</sup> distribuidos en 6 Km de extensión así parecen acreditarlo (Silva, 2001).

Convertida en idea-fuerza, Norte-Sur es otra de tantas obras intrusivas que, financiadas con dinero fiscal, se multiplicaron por cientos de ciudades durante la Guerra Fría. La sentencia es engañosa. Aunque su fisonomía parece igualarla a otras intervenciones modernas, en su semejanza anida una innovación relativa: combinar dos modos de transporte en una sola infraestructura. La posibilidad, ensayada con anterioridad en Chicago y en Ciudad de México, fue adoptada en Santiago en una vía a trinchera descubierta sobre la que correrían,

simultáneamente, rodados motorizados y formaciones electrificadas del ferrocarril urbano, tal y como se lee en *Santiago en el tercer cuarto del siglo XX*, uno de los libros que más tempranamente documenta el caso (Parrochia, 1979).

Los abordajes sobre la Norte-Sur admiten múltiples clasificaciones. La voz de los ejecutores y su enfoque afín a la circulación motorizada, está fuertemente dominado por el relato biográfico de Juan Parrochia. Su narración, donde Norte-Sur figura convenientemente inserta en un plan de infraestructuras que la informa, suele adoptar un lenguaje ejemplarizante y prescriptivo. Pavez, otra urbanista, (2011 y 2015) ha descrito Norte-Sur como una idea prolijada

por un conjunto de mentes destacadas. Todos, en su guion, filiados con el Estado, sea a través de la universidad más antigua de Chile –la Universidad de Chile–, sea a través del Ministerio de Obras Públicas. Apelando a una suerte de genealogía como recurso justificador, la autora evidencia la cristalización de un consenso, pero también a Parrochia como un visionario siempre perspicaz. Con todo y sin que la Norte-Sur haya provocado la controversia disparada por la Vía Elevada en el Gran Valparaíso o, más tarde, por la Costanera Norte, en el Gran Santiago, llama poderosamente la atención el desinterés por ampliar el linaje de proyectistas o escarmenar las críticas que la obra disparó casi desde su inicio.

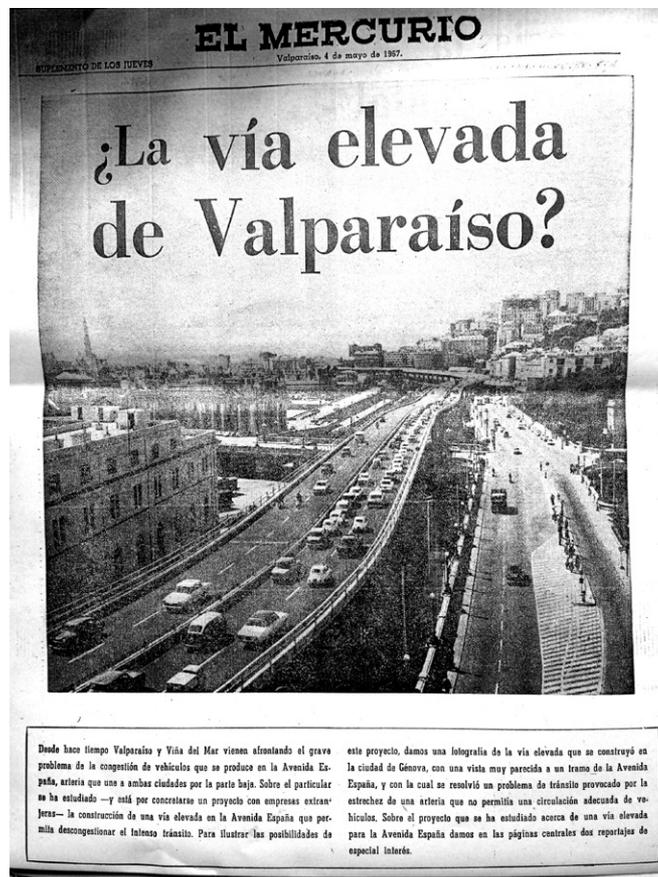


Figura 1. Proyecto de Vía Elevada en Valparaíso, 1967. Fotomontaje de *El Mercurio de Valparaíso*, 4 de mayo de 1967, p 1.

La perspectiva mayormente circulatoria ha sido objeto de cuestionamiento. Contemporáneo a la obra de ingeniería y construcción, Pérez la calificó de “herida” en una fecha tan temprana como 1971. Al año siguiente, antes que las intervenciones en el sector Norte de la Norte-Sur se terminaran de ejecutar, la estatal Corporación de Mejoramiento Urbano (CORMU) buscó impedir que su condición de “barrera” se acentuara cuando convocó a un Concurso Internacional que buscaba intervenir una fracción del centro escogida por su adyacencia a la vía. El efecto de discontinuidad que Norte-Sur introdujo, ha sido subrayado regulamente por diferentes sensibilidades (Gray, 2015). No por nada, una gama de proyectos arquitectónico-urbanísticos presentados intermitentemente en 1972, 1990, 1991, 1999 y durante el nuevo siglo, se han propuesto articular lo desarticulado.

Norte-Sur también ha disparado preguntas, hipótesis y asociaciones. Silva se interrogó por los efectos provocados por el proyecto interesado en prospectar usos, valorizaciones y tierras vacantes (2001). Aravena, por su parte, cuestionó menos la disposición en trinchera descubierta y más la ausencia de un diseño que mitigara los impactos de la vía, en especial los provocados en las rampas debido al flujo proveniente hacia y desde las caleteras y desde y hacia las calzadas de la autopista (2006). Gorelik (2008; 2014), desde otro plano, aludió a la ruta panamericana como una suerte de metáfora de los relacionamientos establecidos entre intelectuales, científicos sociales y especialistas de hemisferios más conectados que autistas.

Salvo excepciones, Norte-Sur ha sido mayormente ajustada a la condición de canal circulatorio. En este caso, una arteria a trinchera descubierta que permitió la introducción de transporte en una zona necesitada de accesibilidad. Si postergamos la preocupación por el desahogo vehicular, la congestión y otras dimensiones asociadas a la distribución y el flujo vial, advertiremos la escasez de trabajos sobre financiamiento de la operación, por lo demás, exclusivamente

estatal. Algo parecido ocurre con la discusión sobre su ejecución. En oportunidades, las obras de infraestructura son reducidas a la condición de medidas contracíclicas.

Es importante recordar que junto a la torre de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones (ENTEL), la Norte-Sur, a la altura de su cruce subterráneo por la Alameda, forman una suerte de postal tecnológica para una enorme cantidad de personas que provenían del sur popular y desasistido de la ciudad. Sin pretender estudiar una variedad tan amplia de asuntos, el texto se propone asediar la obra, por arriba, como una inversión fiscal realizada bajo los criterios de la planificación generalizada afines al reformismo desarrollista y, por abajo, como una infraestructura de línea que nunca pudo ser confundida con un equipamiento aventajado.

Por su envergadura, pero también por los desafíos asociados a su edificación, Norte-Sur exigió el compromiso de cuatro administraciones gubernamentales sucesivas. Más allá de las orientaciones presentes en tan disímiles experiencias, las últimas dos, tanto el gobierno encabezado por Salvador Allende (1970-1973) como la dictadura unipersonal de Pinochet (1973-1990), prosiguieron el proyecto original concebido bajo la presidencia de Jorge Alessandri (1958-1964), pero materializado bajo la de Eduardo Frei. Este punto es clave y ya ha sido relevado (Chastain, 2018). Si los neoliberales suelen oponerse a las obras públicas y habían coronado su ascenso en el régimen militar con políticas de *shock* aplicadas en 1975, ¿por qué permitieron la conclusión y posterior operación estatal de una empresa pública monopólica para cuyo funcionamiento el fisco requeriría grandes desembolsos? Aunque la pregunta anterior no es exactamente la misma que ha contestado Andra Chastain, la interrogante que me formulo es tributaria de su investigación. En el caso de la pregunta por la anuencia/resistencia neoliberal al metro en Santiago, su contestación fuerza a entender al neoliberalismo como una corriente significativa, pero cuya influencia es necesario

modular. Lo anterior, incluso bajo una experiencia autoritaria como la chilena donde el “pensamiento único” consiguió el control efectivo de ministerios y reparticiones públicas, sería un error entender al neoliberalismo como omnicompreensivo. Al menos en las coyunturas 1973-1975 y 1983-1985, la influencia neoliberal convivió con otras corrientes con las que debió concordar entre ellas el liberalismo y también el reformismo. En este punto, llamaremos reformismo al impulso desarrollista que domiciliado en el Estado buscaba reformar la sociedad desde arriba bajo una promesa de inclusión extendida. Una idea similar Neil Brenner la llama keynesianismo espacial y otros la han traducido como keynesianismo urbano (Sevilla, 2017).

### La panamericana: del territorio a la ciudad

La construcción de un camino, carretera o ruta panamericana pertenece a las discusiones tenidas en las Conferencias homónimas, en especial después de que en 1910 se creara la Unión Panamericana y en 1911 la Asociación Nacional de Carreteras (NHA, por sus siglas en inglés). Aunque se suele identificar al Congreso Panamericano de Carreteras oficiado en Buenos Aires en octubre de 1925 como una suerte de parteaguas, lo cierto es que resulta difícil establecer una autoría y un momento constitutivo porque las discusiones entre ingenieros y políticos tenían una agenda sumamente amplia en fechas más tempranas que la conferencia porteña. Donde no existe controversia es en la menor actividad que la panamericana registraba en Chile si comparamos los trabajos domésticos con los ejecutados a causa de la construcción de la ruta interamericana que enlazaría por tierra Panamá y Estados Unidos, y cuyos primeros estudios datan de 1930. El cuadro no cambió hasta que Eduardo Frei, Ministro de Obras Públicas y Vías de Comunicación (1945-1946), dictó un decreto para el inicio de las faenas entre Santiago y La Serena. La decisión, que aparentemente contó con financiamiento norteamericano, adquiriría mayor significación durante la administración de Gabriel

González (1946-1952). Elegido por una coalición que incluyó votos comunistas, su presidencia cambió de rumbo político hasta conseguir la proscripción cívica de los que antes había considerado aliados. El giro, aupado por Estados Unidos y que colocó a Chile por primera vez en el mapa de la Guerra Fría, tuvo, como contrapartida, apoyo estadounidense para proyectos estratégicos. Una de esas operaciones, pero que no contó con asesoramiento norteamericano directo, fue el Plan Serena. La intervención estatal fue tributaria de la planificación urbano-regional implementada por la Autoridad del Valle de Tennessee desde 1933 (TVA por sus siglas en inglés) y ofició de espaldarazo a la panamericana en Chile. Aditivamente, la ejecución privada de la obra arrojó grandes consecuencias directas e indirectas. Entre las segundas, una convergencia decisiva para la actividad privada: la creación de la Cámara Chilena de la Construcción (CchC).

La decisión de construir una infraestructura vial intrusiva que facilitara el acceso y salida del centro de Santiago, era una idea pretérita y colectiva. Una de las primeras huellas de la Norte-Sur en la capital propiamente dicha, comparecen con la construcción de la población Miguel Dávila en el, por ese momento, desurbanizado sur de la ciudad. Si atendemos al partido original de la población, para 1947 su diseño contemplaba el trazado de la carretera pese a que, finalmente, la vía no se emplazaría donde la urbanización de la población lo había previsto sino que a unas decenas de metros de distancia (Garcés, 2009). Tal y como Parrochia narra (1979), la autopista fue materializándose progresivamente durante las administraciones de Carlos Ibáñez y Jorge Alessandri. Fue, precisamente, al término de la primera de ambas que se conocieron diseños específicos para el tramo central de la infraestructura, todavía concebida de manera exclusiva para flujos vehiculares.

Durante la coyuntura abierta por el Seminario del Gran Santiago (1957), la prensa capitalina había divulgado un proyecto que proponía atravesar el centro de la ciudad con una

vía expresa. El torneo, una oportunidad para debatir entre urbanistas originalmente formados casi todos ellos en arquitectura, incluyó la presentación de proyectos formulados en ministerios, pero también en otras instituciones y organismos. Precisamente y pensada urbanísticamente en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Católica, la propuesta comunicada por Emilio Duhart contaba con precedentes en el quehacer de Centros que originalmente relacionaron vivienda con urbanismo, pero que migraron declarativamente a la planificación cuando se comienza a convertir, en los cincuentas, en el paradigma predominante.

El arquitecto Duhart lideraba la iniciativa si atendemos a su justificación multi-escalar, pero también a sus detalles (1960). Además de la autopista semi soterrada, las vistas sobrevivientes refieren a torres enfrentando la Norte-Sur como si colindaran con una externalidad positiva (Cáceres, 2017). Supuestamente atraídos por una intervención vial renovadora, los contingentes de compradores adquirirían departamentos en funcionales edificios habitacionales, circularían por pasajes aéreos o se detendrían contemplativos en escenográficas promenades encementadas. Autos a combustión y volúmenes acristalados, condimentaban un total que exigía vías para desenvolverse y recintos donde debía erigirse una densificación opuesta a la manzana regular y a la calle corredor.

Por su parte, los arquitectos urbanistas adscritos al Ministerio de Obras Públicas suscribían un proyecto parecido. El total era una intervención atricherada que se ahorra mitigaciones que moderaran los impactos visuales y acústicos. Extrovertida más que moderadamente incrustada, la vía también suponía la presencia de células habitacionales que la contorneaban jerarquizándola. La comparecencia de los volúmenes no estaba dispuesta al modo de un frente continuo. Por el contrario, se preveía que los edificios adoptaran una presencia espaciada.

Ambas posiciones convergían en que el cruce por el centro sería agazapadamente aunque diferían en la multimodalidad de la ruta. Para el equipo formado en la Universidad de Chile y que trabajaba en el Ministerio de Obras Públicas bajo el liderazgo de Juan Honold y la colaboración de Juan Parrochia, la autopista incluyó una línea férrea aunque no sabemos cuándo deciden integrar ambas circulaciones ni quién es el autor de la propuesta. Todo hace pensar que la condición mixta de la autopista se comenzó a cavilar a mediados de la década del 60 o inclusive más adelante. A modo de antecedente, por 1965 ya estaba en operaciones la *Eisenhower Expressway* de Chicago que incluía múltiples calzadas vehiculares con una vía férrea en terraplén. A ese año, Parrochia ya había sido becado por la Agencia Interamericana de Desarrollo para seguir una capacitación en planificación y transporte rápido. Echegoyen, otro proyectista afincado en Chile, pero con experiencia de funcionario internacional, había propuesto en 1964 una vía con una línea de metro en su centro. Metro-Vía había sido mediáticamente exhibida y, de algún modo patrocinada por la CChC.

De vuelta a Duhart, que había estudiado Arquitectura en Harvard y recibido la influencia de J. L. Sert, es necesario detenerse en el proyecto que sustentaba su Vía Central Expresa. La cuantía de la inversión obligaba, en su criterio, a someter a los propietarios adyacentes a impuestos progresivos. Aunque la ciudad registraba alguna experiencia en la recaudación de contribuciones por mejoras, la convicción de Duhart respecto a la plusvalía que suscitaría el proyecto, parecía incombustible.

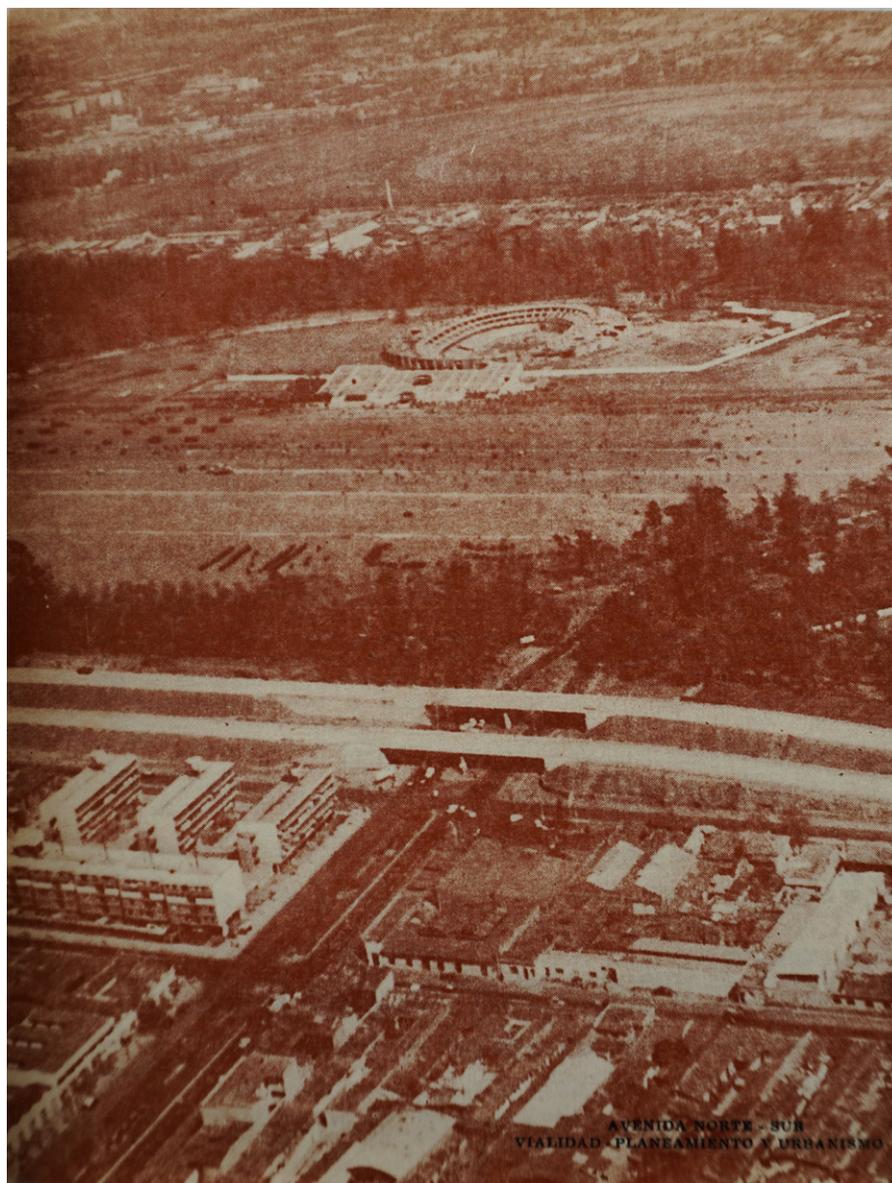


Figura 2. Paso sobre nivel Avenida Matta-Autopista circa 1966. Ministerio de Obras Públicas

Las convicciones de Parrochia eran similares, pero la financiación de la obra era exclusivamente fiscal. En su visión, Norte-Sur era la pieza mayor de un sistema integral. Cuando la parte final del trazado por el centro fue presentada 1966, se había puesto en funciones o estaba por iniciar operaciones,

el paso sobre nivel de Avenida Matta-Parque Cousiño. Más allá de la circunstancia, el optimismo de los tomadores de decisión era ilimitado. De igual manera pensaba el Presidente Frei y varios de los integrantes de su gabinete, muchos de ellos estrechamente filiados a la (CChC).



Figura 3. Exposición de Obras Públicas, Santiago 1966. Ministerio de Obras Públicas

### **Santiago 1966: maquetas blancas contempladas por hombres vestidos de gris**

La imagen destaca a un grupo de civiles, todos ellos hombres, observando un llamativo conjunto de representaciones. Protocolariamente vestidos, la comitiva figura encabezada por el presidente Eduardo Frei que comparece atento a maquetas y planos. En las pocas imágenes que han sobrevivido de la exhibición, junto al mandatario se contabilizan altos funcionarios del Ministerio de Obras Públicas. En su mayoría, se trata de ingenieros y arquitectos responsables de concebir y ejecutar un plan de infraestructuras para Santiago y, presumiblemente, para Valparaíso-Viña del Mar.

El eje de la propuesta descansaba en proyectos de infraestructura para incentivar el transporte. Los beneficiarios no serían peatones o ciclistas, sino automovilistas y pasajeros del metro. La imagen no es inhabitual. Frei había impulsado proyectos arquitectónico-constructivos de enorme significación para el país y la ciudad (él suscribió la prolongación del barrio cívico capitalino a partir de un sistema de recuperación de plusvalías). Sin ir más lejos y al inicio de su propio mandato, el mandatario había asistido, curioso, a la exhibición que Echegoyen había preparado y donde su monumental Metro-Vía figuraba ilustrada por enormes y performativas maquetas.

Si tenemos que conferirle importancia simbólica a los lugares, que el recinto escogido para la

exhibición de 1966 haya sido un hangar en vez de los salones de un ministerio, sugiere una materialización inminente y posiblemente adyacente. Si tenemos que atribuirle importancia a los onomásticos, que la fecha seleccionada para la presentación haya sido el 15 de septiembre de 1966, le confiere a la exhibición una importancia casi estratégica. Apenas cuatro días más tarde y en el mismo lugar, una multitud volvía a reunirse para contemplar el desfile militar en homenaje a las glorias del Ejército. Así venía ocurriendo con regularidad más que centenaria en el Parque Cousiño, suerte de Campo de Marte vernáculo. En rigor, no había en el calendario nacional una fecha más patriótica ni conmemoración más popular. País, ciudad y gobierno, se confundían, en un solo sitio y con apenas días de diferencia, con nación, capital y Estado.

El gobierno demócratacristiano estaba por cumplir dos años de ejercicio al momento en que Frei recorrió la exhibición preparada por la Dirección de Planeamiento y Urbanismo del Ministerio de Obras Públicas (Parrochia, 1979). Los proyectos informaban un plan, eran de exclusiva ejecución estatal y correspondían a obras que recargarían un poco más la sobrecalentada economía nacional. La exhibición estaba compuesta por intervenciones de gran escala, grandes para una capital cuya modernidad era vivida por los especialistas como una permanente desilusión. En el mínimo, para los técnicos urbanistas se trataba de obras sumamente demoradas. Dicho de otro modo, las mínimas imaginables para una administración que utilizaba un *slogan* revolucionario, pero que cultivaba una identidad reformista, hoy por hoy, finalmente reconocida en todo su contenido progresista (Exss & Torrent, 2017).

### **La metropolitización y el ascenso (nominal) de la planificación urbana**

Santiago, hacia mediados de la década del sesenta, no había conocido una intervención substantiva como la que los urbanistas venía exigiendo para conjurar sus principales dolores –vivienda, pero también tráfico vehicular–.

Agravaba el cuadro, el cuestionamiento que una comedia musical muy exitosa hizo del urbanismo, con base en la caracterización de un urbanista sumamente afectado (Aguirre, 1986). Coincidentemente, mientras *La Pérgola de Las Flores* desataba un superávit de risas y emociones en el teatro, en los medios, los urbanistas parecían haber perdido ese encanto original que por décadas les había significado muy poco poder, pero buena prensa. La urbanización y sus problemas –es casi el título de un seminario internacional realizado por UNESCO-CEPAL por esos mismo años en Santiago (Hauser, 1967; Gorelik, 2008 y 2014) –, parecían reclamar un profesional capaz de encarar la acuciante realidad de la ciudad subdesarrollada. Como ya había ocurrido en otras latitudes, la ruta panamericana, esta vez como metáfora de una irradiación cultural direccionada, proveyó los cuadros especializados para encarar los nuevos retos. Por 1961, cuatro planificadores urbanos norteamericanos fueron destacados en algunas de las ciudades conmovidas hasta sus cimientos por el cataclismo ocurrido en mayo de 1960: Valdivia, Puerto Montt, Concepción y Coronel fueron los centros seleccionados por la misión norteamericana en Chile. No eran los primeros planificadores urbanos que llegaban al país como parte de una misión académica, comercial o que combinaba ambas, quizás también con formas de espionaje, pero sí fueron los primeros en insertarse en equipos burocratizados que venían operando con metas, atribuciones y presupuestos.

El panorama de la capital era diferente al de la mayoría de las otras ciudades. El centralismo hacía casi obligatoria la existencia de planes más actualizados para la capital pese a que había ciudades con equivalente tradición urbanística como Valparaíso o La Serena que habían sido objeto de una intervención rigurosa. Su primacía le permitió contabilizar, antes que ninguna otra ciudad del país, con un Plan Regulador Intercomunal de Santiago (PRIS) legalizado, –su extenso nombre parecía empatar con el desafío metropolitano que buscaba conjurar–. Pese a que la formalización jurídica del instrumento había superado

todas las etapas en 1960, las intervenciones deducidas de su puesta en operación se desplegaban discretamente, salvo en lo que se refiere a la permisividad con que la suburbanización mantuvo sus incentivos. Las parcelas de agrado, un arreglo desruralizador, fueron legitimadas inmoderadamente por el PRIS. El Estado había creado mecanismo tributarios para reproducir la baja densidad apenas urbanizada y que con algunas décadas de distancia se volvería explosiva.

De vuelta al PRIS y sus retrasos, las demoras en inversión concerniente a infraestructuras y equipamiento solían justificarse en la cuantiosa deuda social heredada, en los efectos del cataclismo ya aludido –y que había obligado al fisco a realizar onerosas reposiciones– o, exagerando el relato, en la desfocalización de recursos endosable a la realización del Mundial de Fútbol de 1962.



Figura 4. Exposición de Obras Públicas, Santiago 1966. *El Mercurio*, 14 de septiembre de 1966. B 1

El programa de obras adoptado por el Ministerio de Obras Públicas en 1966 tuvo originalidades respecto al PRIS que la misma repartición había conducido, propuesto y aprobado. A la base, en cualquier caso, existía un consenso: Santiago, la capital de un país subdesarrollado, requería obras que la modernizaran vertical y automovilizada. A favor de la transformación se nuclearon los profesionales del rubro y, muy especialmente, la CChC. La patronal, pero también los Colegios de Ingenieros y Arquitectos e, inclusive, algunos centros universitarios, ya participaban en la esfera pública amparando a sus afiliados a intervenir como especialistas o expertos. En su mayoría, a los profesionales proyectistas los llamaremos reformistas aunque no todos ellos y ellas flirtearon con el desarrollismo, la planificación y adoptaron la tecnocracia como inspiración. Con matices, un predicamento moderno por racionalista, de sesgo económico y gerencialista, caracterizó la corriente principal del discurso proyectual sin perjuicio de la existencia de posiciones divergentes basada en otros predicamentos ideológicos y desdoblamientos políticos.

Juan Parrochia representa bien al especialista que hemos descrito. Arquitecto, cosmopolita, funcionario del Ministerio de Obras Públicas, académico universitario, urbanista, columnista ocasional, conocedor de metodologías cuantitativas y consultor internacional, Parrochia siempre mostró apego por la modernidad, la modernización y el modernismo. Su desempeño, competitivo y vertical, fue sumamente intervencionista respecto de la ciudad pre-existente.

### La Norte-Sur modifica la ciudad y su léxico

Como se ha insinuado hasta ahora, la Norte-Sur también podría ser homologada a la condición de atentado urbano. Si contemplamos las imágenes presentes en films como *El burócrata González* (Davison, 1964) o *Tres Tristes Tigres* (Ruíz, 1968), advertiremos la vigencia de la calle corredor vista con un enfoque, rústico en *El burócrata*

y, nostálgico en *Tres Tristes Tigres*. A diferencia de lo que Silva sostiene, la destrucción de manzanas completas donde lo que prevalecía era la calle corredor y cuyas construcciones privadas carecían de desperfectos visibles, fue justificada bajo la muy modernista admonición contra los “puntos blandos”. Como Jacobs evidenció, la retórica moderna se empeñó en finiquitar barrios cuyo tejido social pudo haber sido superlativo. Primero los maltrató verbalmente descalificándolos por sub-utilizados, disfuncionales y hasta anti-estéticos. Más tarde, objetó su presencia dilapidadora de espacio a tan poca distancia de la centralidad.

La destrucción que disparó Norte-Sur, y antes de ella, la Remodelación San Borja, vino a permitir un realineamiento de la opinión pública en favor de las tradiciones. Propiciada por medios conservadores, la patrimonialización se disparó a consecuencia de los efectos provocados por la implantación del urbanismo y la planificación urbana moderna. Vista así, es importante matizar el razonamiento de Palmer (1984) respecto a que la preocupación por el patrimonio, con anterioridad a 1968-69, apenas recaía en extranjeros o en profesionales singulares. Yolanda Schwartz, pero también Gonzalo Mardones o Fernando Riquelme, solo para consignar arquitectos, fueron personalidades suficientemente expresivas como para imaginar la conveniencia de un revisionismo obligatorio del desinterés. Mientras Riquelme participaba en una Comisión del Consejo de Monumentos Nacionales, Mardones jugó un destacado papel en la estatización con patrimonialización de la Casa Colorada. Su cometido, más allá de las lecturas de rigor, coincidía con Mumford, Rossi, Jacobs y Lynch al tiempo que discrepaba fuertemente con los urbanistas modernos, siempre tan proclives al ensanche y a la automovilización. Schwartz, tan destacadamente como Mardones, fue una de las primeras en reconocer virtudes en las manzanas del centro pobladas de calles corredor a veces con dobles y hasta triples alturas. Sus crónicas publicadas en la revista *Auca*, deben ser entendidas

como una manifestación del debilitamiento en la intransigencia profesada por ciertos arquitectos modernos, pero también admiten ser interpretadas como un síntoma del viraje de profesionales que nunca fueron tan ortodoxos. La rehabilitación impulsada que CORMU hizo del Claustro del 900 desde 1971 (Lawner, 1979), es posible situarla en la misma corriente donde arquitectura modernidad, socialismo y patrimonio no parecen tan incompatibles.

Era evidente que para Schwartz la ejecución de una obra invasiva tenía la capacidad de suscitar procesos de identificación y hasta colaborar en la construcción identitaria. Fue el caso de lo que ocurrió en Santiago. Pensando en el centro de la ciudad y en las postrimerías de la década del 60, la idea de casco antiguo buscó reivindicar las bondades de una zona amenazada por el desembarco extrovertido del urbanismo moderno. Su uso fue concomitante

a la implantación de un término que tendría mayor empleo: Santiago poniente. Mientras Santiago poniente pretendía señalar con algo de nostalgia el desamparo de barrios que las élites habían dejado después de migrar hacia el Este precordillerano (Brasil y Yungay, principalmente), casco antiguo evocaba un *stock* material en riesgo. La interpretación es incompleta sin la identificación del menoscabo. Ni casco antiguo ni Santiago poniente abundaban sobre al deterioro supuestamente irreversible que tenía aparentemente postrado todo el sector Oeste de la comuna de Santiago. Al contrario, a riesgo de ser tímidas, casco antiguo y Santiago poniente son expresiones formuladas con posterioridad a la destrucción ocasionada en el centro por la autopista Norte-Sur. Hasta ahora, el registro más temprano de uso de la expresión Santiago poniente es 1972.



Figura 5. Norte-Sur, acceso norte, 1988. Fotografía de Luis Ladrón de Guevara

### **Antes de la dictadura: La Norte-Sur como problema o el problema es la Norte-Sur**

Los ejecutivos de Corporación de Mejoramiento Urbano (CORMU) nombrados por Salvador Allende a fines de 1970, una entidad semi-fiscal que no tuvo responsabilidad en el diseño de la infraestructura y que lideraba las remodelaciones en el país, evaluaron insatisfactoriamente la solución urbana que Norte-Sur significaba. A juicio de su director ejecutivo, se trataba de una intervención que debía ser prontamente atemperada (Lawner, 2015). Una primera y temprana oportunidad para un remozamiento tuvo lugar en el marco del Concurso Internacional Remodelación Santiago Centro-Poniente (Aliata & Loyola, 2015; Rigotti, 2015; Pavez, 2015).

Gracias al reciente y concienzudo estudio realizado por Carolina Tobler, sabemos que las bases del Concurso incluyen críticas directas a una infraestructura que es acusada de haber provocado “un impacto fuerte sobre la ciudad y en especial sobre su área céntrica” (2018). Las objeciones también se transmitieron en las aclaraciones enviadas a los postulantes. Pese al tono diplomático de las contestaciones, las puntualizaciones subrayaban la necesidad de que los concursantes hicieran todo lo necesario para desacentuar la condición de barrera física y espacial que la Norte-Sur presentaba. Que varios proyectos amagaran cubrir Norte-Sur cuando ni siquiera había sido terminado la vía, vistas las críticas respecto de su radical implantación, ahora cobran mayor sentido.

En esa mismo ciclo de obra pública y pensamiento urbano, las afinidades del urbanismo para con el capitalismo urbano, había sido objeto de escrutinio por autores tan diferentes e influyentes como Aldo Van Eyck y Henri Lefebvre. No por nada, los dos habían sido invitados a conocer la vía chilena al socialismo cuando el concurso de marras, una feria internacional de vivienda y el edificio sede para la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD III, por sus siglas en inglés), estaban en plena realización o abiertos al público. Sus

cuestionamientos, a los que habían arribado por rutas diferentes, informan, en parte, el desasosiego que a los directivos de CORMU les provocaba el visionado de una obra tan invasiva como la Norte-Sur. No eran los únicos. Como ya he mencionado, Yolanda Schwartz desde las páginas de *AUCA*, había iniciado una reflexión con muchas líneas de afinidad a la expuesta por Jacobs en *Muerte y vida de las grandes ciudades*. La arquitecta conocía los múltiples entresijos de los barrios Yungay y Brasil al tiempo que apreciaba los microscópicos movimientos de oposición que suscitó la carretera a tajo abierto.

### **Retóricas belicistas, demoliciones sumarias**

Improvisada como teatro para operaciones bélicas, Santiago, en especial su centro, estaba en obras cuando se produjo el Golpe de Estado. Los trabajos cumplían algunos años como se advierte en algunos pasajes iniciales de *El fin del juego* (Cornejo, 1970) o en varias de las tomas del corto publicitario *Santiago salta al futuro* (Cormu-Chile Films, 1969). Las excavaciones derivadas de la ejecución del metropolitano que se construía en plena Alameda explican parte del aspecto desangelado.

La construcción de una autopista a tajo abierto aportaba, quizás más que ninguna otra, a proporcionar una apariencia conturbada al centro y a tramos del pericentro. No era igual lo que se apreciaba a miles de metros de altura. Volando en círculos sobre el valle que se extiende entre los ríos Mapocho y Maipo, los pilotos de los *Hawkers Hunters* podían apreciar la sección central de la autopista que, por su aspecto, también conoce el nombre de longitudinal. Distinguirla, en el extremo, era disponer de contacto visual con el objetivo terrestre más importante de los jerarquizados para la jornada. Aunque se suele omitir, la autopista perfora el centro apenas a 500 metros al Oeste del Palacio Presidencial.

Más extensa que una pista de aterrizaje y tan ancha como la mayoría de ellas, la localización

y orientación de la carretera coincide con la aproximación de combate adoptada por los pilotos que participaron del ataque aéreo. Para Gustavo Leigh, recién nombrado Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea en agosto de 1973, asediar e impactar el edificio más significativo del Estado, incluso con el Presidente adentro, era un precio que estaba dispuesto a pagar. Pensar una alternativa del tipo solo puede imaginarse cuando existe la posibilidad de un Golpe de Estado.

Consumado el suicidio de Allende y con toda la frialdad que impone una transmisión televisiva, Leigh enfatizaría el imperativo moral que obligaba a las Fuerzas Armadas a remover el “cáncer marxista”. En pleno desarrollo del Terrorismo de Estado, Leigh, pero también otros generales insistirían hasta la saciedad en expresiones como destrucción y extirpación, siempre con el marxismo como enemigo civilizatorio.

Guardando las proporciones, un lenguaje similar sobrevivía en varias disciplinas que no se habían sacudido del todo del higienismo. Sin ir más lejos, una fracción del urbanismo moderno predominante en Santiago de Chile por esos años, participaba de un discurso regenerador que se autojustificaba en la obsolescencia que padecían amplios sectores de la ciudad, muy especialmente fracciones de su único centro. La idea, ya reiterada durante el artículo, tiene filiaciones pretéritas. Sin ser exhaustivo, el punto bien vale un párrafo adicional.

Reformar la ciudad para cambiar la sociedad era un objetivo que legitimaba la remoción de lo que Parrochia llamó “puntos blandos” en varias de sus intervenciones realizadas frente a los medios durante la década del sesenta (VEA, 1967). Que Parrochia hubiese estudiado en Estados Unidos y visto en acción algunas de las controvertidas, pero intrusivas operaciones del *Urban Renewal*, no parece coincidencia. Solo por escoger aquellas voces presuntamente más historicistas, también es importante mencionar a Gustavo Munizaga. Uno de los primeros arquitectos criollos que estudió Diseño Urbano

en Harvard no difería substancialmente de Parrochia cuando apenas llegado de Boston declaró con severidad la necesidad de hacer desaparecer “los males físicos de Santiago”. La nómina, particularmente indisputada contra el hábitat popular, contabilizaba casi como una lista de víctimas futuras, las: “zonas de conventillos, barrios marginales (...) callampas”

### **La Norte-Sur: una circulación desde la democracia a la dictadura**

Si por un momento entendemos una autopista intraurbana como una gran externalidad negativa, su construcción suele provocar toda clase de oposiciones como era posible contabilizar desde la década del cincuenta en Estados Unidos. Pese a que Pavez, la principal biógrafa de Parrochia, lo omite con regularidad (2011; 2015), una infraestructura tan disruptiva como Norte-Sur disparó algunas resistencias, en parte porque se trató de una imposición con muy poco de negociación. Aunque su trazado específico evitó la destrucción de mansiones y edificios de pasado patricio –decisión que Parrochia tuvo que aceptar, pero en la que no estaba de acuerdo–, sí significó la demolición de decenas sino centenares de construcciones plebeyas, algunas, como sostiene Gray (2015), toda una contribución a la arquitectura de la ciudad.

Aunque el millar de expropiaciones tuvieron un procesamiento diferenciado, el desalojo y la demolición conocieron un tratamiento generalmente sumario, homogéneo y expeditivo. Lo cierto es que desde el anuncio hasta el desalojo, podían pasar 90 días. Lapso durante el cual no se percibían contraprestaciones para los propietarios, que, además, se pagaban a un precio fiscal más que de mercado.

En un capítulo que es necesario entender mejor, la contestación registra dos conflictos de cierta magnitud: la embajada de Brasil en Santiago y un colegio de elite. La excepción principal viene dada por la comunidad de vecinos,

apoderados y directivos del Liceo Alemán. Al igual y como ocurrió dos décadas antes con la muy céntrica Iglesia de San Francisco (Cáceres, 2017), la “defensa” del establecimiento provocó manifestaciones, movilizaciones y la judicialización del “caso”. En un capítulo totalmente omitido, la oposición al derribo del colegio privado, extendió la sobrevivencia del recinto y se convirtió en un obtáculo para la prosecución de las obras, encareciéndolas y demorándolas substancialmente.

Sin que la palabra patrimonio fuera ocupada, substitutivamente se empleaba tradición y cultura, la movilización hizo parte de un ciclo seminal de contestaciones que la ciudad registra en medio de su modernización y que suscitó posiciones encontradas en algunas voces de la cultura y que explica, en buena medida, el dictado de una Ley de Monumentos Nacionales en 1970.

En lo que concierne al Liceo Alemán, la demolición del recinto se trasladó a 1974. Que el derribo haya finalmente ocurrido bajo la dictadura militar, viene a probar la vigencia de posiciones reformistas y modernizadoras en el autoritarismo. Mientras Honold y Parrochia prolongaron su actuación en el aparato estatal, otros retornaron a cargos públicos después del Golpe de Estado, y lo hicieron con las facultades todavía vigentes del Estado intervencionista (Sabatini & Arenas, 2000). Para esos tecnoburócratas, la “coyuntura” impuesta por el régimen militar fue, al menos inicialmente, una ventana de oportunidad extraordinaria para ejecutar obras. Sus actuaciones, por lo pronto, operaron en medio del temor que el Estado infundaba a cualquier clase de oposición doméstica. Con el aval de las nuevas autoridades, afines algunas de ellas al reformismo, y mientras pudieron, terminaron intervenciones demoradas (Norte-Sur) y avanzaron con algunos proyectos que se venían estudiando desde fines de la década del sesenta (Nueva Providencia). Desde un ángulo general, más que una mera inercia, lo que hemos venido describiendo pertenece al plano de las resonancias urbanas. Herencias que encuadran situaciones futuras de

acuerdo a arreglos pasados, pese a que las condiciones de contexto se han modificado substancialmente (Sabatini & Arenas, 2000). Que todo eso haya ocurrido en medio del ascenso del neoliberalismo, es algo sobre lo que debemos seguir reflexionando.

## Conclusiones

El eslabón más céntrico de la ruta panamericana perforó el corazón de Santiago. Norte-Sur fue la vía atricherada más grande de toda la ciudad. Al igual y como había ocurrido en Chicago y Ciudad de México, la infraestructura vial anegó el centro de vehículos, pero también integró al tránsito una autopista unida a una línea segregada de metro.

Cuatro administraciones de signo diferente perseveraron de manera desigual en la construcción de la panamericana por el centro de la ciudad. Axiales a la organización imaginada de los flujos vehiculares, las autopistas fueron concebidas, por décadas, como obras de ingeniería, pero también, como instrumentos de un reformismo que quería expandir los mercados. Sin perjuicio del ámbito donde tuvieron lugar ni de su contenido, el urbanismo moderno prometió una renovación radical de todas infraestructuras que una keynesiana *Enciclopedia de planificación urbana* acentuaba en favor de servicios, instalaciones y medios de transporte (Withick, 1973). Aunque la expresión siembra autopistas, cosecha congestión sea discutible, es imposible olvidar que la edificación de la Norte-Sur fue un poderoso incentivo fiscal a la automovilización privada.

Al igual y como ocurriría en Estados Unidos, primero, y América Latina, después, los efectos urbanos, arquitectónicos y, finalmente, ambientales de las carreteras fueron y son controversiales. El desembarco de las autopistas en la ciudad, fue, en muchas oportunidades, traumático y el urbanismo moderno consumió parte importante de su crédito cuando desatendió el impacto de las vías en las comunidades.

Quizás por influencia moderna, las interpretaciones académicas han sido sumamente condescendientes con los efectos de la Norte-Sur. Pese a lo anterior, el rechazo ciudadano contra la infraestructura se ha vigorizado. En este sentido, el texto se propuso explorar el clima que precedió y acompañó la construcción de una autopista, pero cuya aceptación mudó rápidamente a la baja.

Finalmente y a diferencia de lo que se suele afirmar sobre la relación entre dictadura y obras públicas, ni los neoliberales vencieron todas las batallas, ni los reformistas las perdieron todas. Pese a ser contrarios a las inversiones contra cíclicas, a las empresas estatales y al gasto fiscal, el metro de Santiago entró en operaciones. La combinación de autopista con metro es, probablemente, una de las principales justificaciones para una obra cuyas resistencias no han sido estudiadas. El texto, diagonalmente, entrega pistas que hacen pensar en reevaluar por completo su implantación en la ciudad, muy especialmente en su centro.

### **Agradecimientos**

Quisiera reconocer las observaciones que Nicolás Aguirre, Carolina Tobler, Pablo Páez, Daniel Talesnik y los revisores pares hicieron de una primera versión argumento. Es importante consignar, además, que el texto se beneficia de las discusiones sostenidas en el marco del proyecto Fondecyt "Segregaciones. Habitar la periferia popular en Santiago, Concepción y Talca", donde participan Alejandra Rasse, María Paz Treblicook, Sarella Robles y Francisco Sabatini. Finalmente, mis más sentidos agradecimientos a Javier Contreras, Tai Lin, Elizabeth Lizama, Andrés Keller, Rodrigo Urbano, Nicolás Verdejo, Alejandra Monti y, en especial, a Magdalena Gatica por las informaciones, facilidades, crítica y el apoyo, inclusive en la adversidad.

## Referencias

- Aguirre, I. (1986). *La Pérgola de Las Flores*. Santiago: Editorial Andrés Bello [1960].
- Aliata, F. & Loyola, O. (2015). La VIEXPO y el Concurso Internacional Area de Remodelación Centro Poniente de Santiago de Chile – CORMU U.I.A. 1972. En M. I. Pavez (Ed.), *Diseño urbano inclusivo para Santiago Centro* (pp. 96-107). Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.
- Aravena, A. (2006). Prólogo. En A. Galetovic (Ed.), *Santiago: Dónde estamos y hacia dónde vamos* (pp.XV-XXVIII). Santiago: CEP.
- Cáceres, G. (2017). Política y ciudad bajo el reformismo urbano. *Estudios del Hábitat*, 15 (1), e016. <https://doi.org/10.24215/24226483e016>
- Chastain, A. (2018). Chile, France, and the Construction of the Santiago Metro. <https://globalurbanhistory.com/2018/06/05/chile-france-and-the-construction-of-the-santiago-metro/>
- Duhart, E. (1960). Catholic University of Chile. Faculty of Architecture and Art, 1960. Mimeo.
- Exss, U. & Torrent, H. (2018). Escuelas para una “Revolución en Libertad”. La arquitectura, el Estado, y el desafío de la escolaridad masiva en Chile durante los años 60. *Registros*, 14 (1), 28-47. Recuperado de <https://revistasfaud.mdp.edu.ar/registros/article/view/220/174>
- Frei, E. (1966). *Segundo mensaje del Presidente de la República de Chile don Eduardo Frei Montalva al inaugurar el período de Sesiones Ordinarias del Congreso Nacional*. Santiago: Departamento de Publicaciones de la Presidencia.
- Garcés, R. (2009). *Los orígenes de la población Miguel Dávila Carson 1947-1953: una construcción desde la memoria*. Tesis para obtener el grado de Licenciado en Historia. No publicada. Universidad Alberto Hurtado.
- Gray, S. (2015). “El origen de las torres”. *El Mercurio*, 08 de Agosto de 2015. <http://www.elmercurio.com/blogs/2015/08/08/34192/El-origen-de-las-torres.aspx>
- Gorelik, A. (2008). La aldea en la ciudad. Ecos urbanos de un debate antropológico, *Revista del Museo de Antropología*, 1 (1), 73-96. Recuperado de: <http://revistas.unc.edu.ar/index.php/antropologia/article/viewFile/5398/5842>
- Gorelik, A. (2014). Miradas cruzadas. El viaje latinoamericano del planning norteamericano. *Bifurcaciones*, 18, 1-20. Recuperado de: <http://www.bifurcaciones.cl/2014/12/gorelik/>
- Hauser, P. (1967). *La urbanización en América Latina*. Buenos Aires: Solar/Hachette [1961].
- Jacobs, J. (2013). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing [1960].
- Lawner, M. (1979). Desalojo en el “San Luis”. *Araucaria* 7, 51-66.
- Lawner, M. (2015). La remodelación Santiago Centro-Poniente. En M.I. Pavez (Ed.), *Diseño urbano inclusivo para Santiago Centro* (pp.16-24). Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.
- Palmer, M. (1984). La comuna de Providencia y la ciudad-jardín. *Eure*, 11 (31), 75-95. Recuperado de <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/944>
- Pavez, M. I. (2011). Una arteria norte-sur y el Santiago de Chile "non plus ultra": la historia de un largo trayecto. *Revista de Urbanismo*, (24) junio, 49-75. doi:10.5354/0717-5051.2011.15497
- Pavez, M. I. (Ed.). (2015). *Diseño urbano inclusivo para Santiago Centro*. Santiago: Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile.
- Pérez, M. (1971). *Remodelación: edificio de departamentos y placa comercial Moneda-Agustinas-M. Rodríguez-Vía Norte Sur Santiago, Chile*. Tesis de grado para acceder al título de arquitecto. No publicada. Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, Chile.
- Rigotti, A. M. (2017). El otro cruce de Los Andes. Megaformas proyectadas en Argentina para Santiago. H. Mondragón (Ed.), *Sudamérica moderna. Objetos–edificios–territorios* (pp.206-235). Santiago: Ediciones ARQ.
- Sabatini, F. & Arenas, F. (2000). Entre el Estado y el mercado: resonancias geográficas y sustentabilidad social en Santiago de Chile. *EURE (Santiago)*, 26 (79), 95-113. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-7161200007900006>
- Sabatini, F. (2015). Transformación de la periferia urbana popular: entre el estigma y la devolución espacial. En A. Lindón & C. Mendoza (Eds.), *La periferia metropolitana: entre la ciudad prometida y un lugar para habitar la Ciudad*

de México (pp 57-91). Ciudad de México: Gedisa y Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa.

Sevilla, A. (Ed.). (2017). *Neil Brenner: Teoría urbana crítica y políticas de escala*. Barcelona: Icaria.

Silva, P. (2001). *La Avenida Norte-Sur como intervención urbana en el centro de Santiago*. Tesis para la obtención del título de arquitecto y el grado de Magister en Desarrollo Urbano. No publicada. Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, Chile.

Tobler, C. (2018). *El proyecto como forma de resistencia. La grilla moderna en el Concurso Internacional para la remodelación del Centro de Santiago*. Tesis para acceder al grado de Magister en Arquitectura. No publicada. Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago de Chile, Chile.

VEA (abril, 1967).

Wittick, A. (1973). *Enciclopedia de planificación urbana*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.