

Política y ciudad bajo el reformismo urbano: El Santiago del sexenio progresista (1964-1970).

Politics and City Under Urban Reformism: Santiago, Six Years of Progressivism (Chile, 1964-1970)

GONZALO ANDRÉS CÁCERES QUIERO*
Pontificia Universidad Católica de Chile
gonzalvarcaceresson@gmail.com

FECHA DE ENVÍO: 14-02-2017 | FECHA DE ACEPTACIÓN: 05-05-2017 | FECHA DE PUBLICACIÓN: JUNIO 2017



LICENCIA CREATIVE COMMONS ATRIBUCIÓN-NO COMERCIAL-COMPARTIR IGUAL 4.0 INTERNACIONAL

* Historiador y planificador urbano. Académico del Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Doctorando en Ciencias Sociales, Universidad Nacional de Quilmes. Sus últimos artículos han aparecido en *Araucaria* y en *Ciudades sud-americanas como arenas culturales* (Buenos Aires: Siglo XXI, 2016). El autor agradece las sugerencias realizadas por Santiago Gutiérrez, Javier Contreras, Daniel Talesnik, Emanuel Gianotti, Rodrigo Millán, Andra Chastain, un árbitro anónimo y, muy especialmente, las correcciones formuladas por Eduardo Naredo.

Resumen:

El artículo analiza de manera retrospectiva una experiencia de reformismo urbano. Lejos de entenderlo como “política congelada”, en el texto se estudia un ambicioso programa de intervenciones citadinas ubicadas en el cruce entre racionalidad técnica y social-cristianismo. Con base en Santiago de Chile, el argumento sostiene que la capital adquirió una importancia estratégica e institucional para los tecnócratas del gobierno reformista. Reforzar la capitalidad fue un objetivo no declarado, pero substancial para un ramillete de instituciones que incluían a urbanistas racionalistas con entrenamiento local e internacional. Para ejecutar la transformación, los arquitectos-urbanistas contaron con atribuciones, recursos e imperio suficiente a la hora de intervenir secciones claves de Santiago e imprimirle, a cada obra, un sello modernista. Completamente explícito fue el intento por desafiar la segregación residencial. El intento, frustrado y exitoso simultáneamente, es interpretado a partir de un caso local.

Palabras clave: Santiago de Chile; reformismo; políticas urbanas; segregación residencial.

Abstract:

The article analyzes retrospectively an experience of urban reformism. Far from understanding it as a “frozen policy” this paper examines an ambitious program of urban interventions located at the intersection between techno-rationality and social Christianity. Based in analyses of the city of Santiago the argument is that as the capital of Chile, it has acquired a strategic and institutional importance for the reformist government technocrats. For a series of institutions that employed rationalist planners with local and international training, the strengthening of the role of Santiago as the capital was a key—yet undeclared—goal. To execute the transformation of Santiago, architects and urban planners were given powers, resources and enough empire to intervene key parts of the city, and could imprint in each endeavor a modernist seal. It was an explicit attempt to challenge residential segregation. Santiago as local case study was both a failure and a success.

Key words: Santiago; reformism; urban politics; residential segregation.

Introducción

La mala prensa del reformismo se ha escrito en cada país latinoamericano de un modo diferente. Antes siquiera de comenzar, las presidencias de Betancourt, Illia o Frei Montalva, por mencionar las de un ciclo, fueron objeto de sistemática oposición. Simplificadamente, la izquierda objetó el cometido de las administraciones progresistas por causa de su complicidad con el capitalismo, la democracia republicana y, por medio de ambas, con el liberalismo político, la burguesía empresarial y la geopolítica expansiva de los intereses estadounidenses. Desde la orilla opuesta, y pensando en la experiencia chilena, las objeciones tradicionalistas etiquetaron la Revolución en Libertad (1964-1970) como una amenaza a la propiedad privada y, por extensión, a valores tenidos por esenciales: moral, familia y orden.

La popularidad exhibida por el socialcristianismo chileno encabezado por Frei Montalva (Donner, 1984; Sepúlveda, 1996), contrasta con el desinterés retrospectivo por un programa de ideas y obras que sólo tardíamente ha sido reconocido como progresista e incluso reclamado para el campo de la izquierda (Rodríguez, 1995). En general, la prevalencia de un sesgo interpretativo de carácter anti-reformista, hizo posible que la elección presidencial de 1964 fuera mayormente recordada por la derrota de Salvador Allende-candidato del Frente de Acción Popular (FRAP)-, uno de los primeros socialistas en el mundo con posibilidades de acceder a la primera magistratura a través de las urnas y que no escondía su admiración por la revolución cubana (Flores, 1966).

Para una fracción de los partidarios de Allende, su tercer fracaso presidencial tuvo más repercusiones que las coyunturales. En la práctica, profundizó entre una fracción de sus adherentes, un sordo proceso de desafección con la cultura democrática, en los precisos momentos en que, paradójicamente, avanzaba la democratización política. Sobre este punto, el interés por estudiar el anti-comunismo (Casals, 2016) uno de cuyos episodios más sonados fue la intervención radial de Juana Castro (hermana del dictador) en la víspera de los comicios presidenciales de 1964, ha tenido una virtud adicional: ampliar la reflexión sobre el debilitamiento de la democracia representativa en el campo de la izquierda.

Para los socialistas en vertiginoso proceso de leninización (Moulian, 2009), se contabilizan dos grandes diferencias con los reformistas: a) la aceptación que los socialcristianos hacían de los contenidos del “imperialismo” (Bodenheimer, 1970) y b) la anuencia de los socialdemócratas respecto de la soberanía popular pese a que, como habría ocurrido en 1964, era susceptible de ser instrumentada por impunes fuerzas manipuladoras.

Para la elección presidencial de 1964, la Cuba castrista funcionó como marco. Una campaña in-

ciendaria agitó el peligro de que Chile se transformara en un satélite comunista. Entre los temores convenientemente esparcidos, se destacaron el adoctrinamiento ideológico, la usurpación de hijos, el lavado de cerebro, los encarcelamientos injustificados y hasta los fusilamientos perentorios. Si lo anterior era predecible, aunque no con la vehemencia que cierta publicidad lo explotaría, llama la atención la ausencia relativa de estudios sobre la “cubanización” de la experiencia chilena (Fernandois, 1982 y 2013).

El debate sobre reforma y revolución, el binomio clave de los largos sesenta en Chile (Aggio, 2008; González & Palieraki, 2013), arroja nudos investigativos. En primer lugar, entender cómo la movilización electoral registrada durante la fase 1963-1965 (que además de las elecciones generales de 1964, incluyó, con escasa diferencia de meses, los comicios municipales de 1963 y parlamentarios de 1965), convirtió al socialcristianismo en un centro ideológico, hegemónico y con ribetes misionales. En segundo lugar, dilucidar el papel jugado por la guerra fría (Harmer & Riquelme, 2014) en el humanismo cristiano que combinaba a Maritain con Lebrét. En tercer término, escarmentar los modos en que se manifestó la disidencia socialcristiana hacia el imperialismo estadounidense (Hove, 2007). En cuarto lugar, comprender el rechazo demócratacristiano a la Cuba de Castro y su preferencia por el neopanamericismo que tuvo a la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), pero también al Banco Interamericano de Desarrollo (BID), como principales estandartes. En quinto lugar tal y como se filtra en declaraciones y publicaciones, para los demócratacristianos la oposición al socialismo real

—protestas de Poznan y revolución húngara de por medio—, solo excluyó la peculiaridad yugoeslava. Sin agotar siquiera las temáticas, en sexto lugar, cabe preguntarse por la eventual traslación de las reformas digitadas en Cuba y conocidas de primera mano por numerosos técnicos chilenos (Valdés, 1973). Allende, sobre el particular, descreía de la estatización de la tierra urbana (Debray, 1971). Consciente de los riesgos asociados a la cubanización, estuvo dispuesto a recibir a técnicos caribeños como asesores puntuales. En este sentido, la transformación del Parque Cousiño en O'Higgins es de las poquísimas iniciativas de cooperación identificables (Montealegre, 2010).

Si hemos de creer en la memoria colectiva, la identidad del sexenio freista figura reminiscente de las transformaciones acometidas en el campo más que en la ciudad. Así, al menos, lo corrobora la extensa tradición intelectual que ha escudriñado una reforma agraria impulsada desde arriba (Oszlak, 2016). Sin perjuicio de su gravitación, el núcleo del presente artículo figura por fuera del eje patronal-campesinado y desterritorial-

zado respecto del latifundio “improductivo”. En su reemplazo, un ambicioso programa de intervenciones urbanas reclamará mi interés. Pero, ¿podemos urbanizar una administración como la socialcristiana aparentemente concentrada en la reforma agraria más que en la urbana?

La inexistencia nominal de una reforma urbana bajo la Revolución en Libertad, no impide confirmar que las ciudades cobraron una importancia cardinal en el sexenio. Sin ir más lejos, entre 1963 y 1965 la democracia cristiana obtuvo altas aprobaciones en las principales ciudades. El Gran Santiago, que para 1960 ya reunía 28,9% de la población nacional (Rodríguez 1993), fue uno de los escenarios donde cristalizó el avance demócratacristiano en su copamiento del centro político. Confirmó el cambio de tendencia, la sustitución de un centro laico por uno confesional (Valenzuela, 1989), el triunfo conquistado en bastiones electorales de la izquierda como la comuna de San Miguel, pero también en Valparaíso, ciudad históricamente identificada con Salvador Allende. Sobre Frei Montalva hay que agregar su competitivo desempeño en uno de los centros gravitacionales de la izquierda: Concepción y, en especial, su área conurbada.

Tal y como el abanderado demócratacristiano venía argumentando desde fines de los '50s, la vida citadina, pero en especial el desarrollo urbano, constituía un resorte idóneo para dinamizar la economía, de modo de controlar incluso la tasa de cesantía (Frei, 1964), lo mismo que una dimensión crucial para el mejoramiento de las condiciones de vida de las grandes mayorías. En su visión, le correspondía al Estado un papel decisivo en la ejecución de políticas de acceso a la vivienda y al suelo, diseñadas para integrar una sociedad afectada por toda clase de fuerzas centrífugas, entre ellas la marginalidad (Gorelik, 2008 y 2014). La extensión de la marginalidad desde las ciencias sociales (Giusti, 1973; Sabatini, 1981), pero cuya primera conceptualización se la debemos al sociólogo cepalino José Medina (Hauser, 1961), obligaba a desempeños inmediatos y que el reformismo socialcristiano prometía conjurar bajo la fórmula: promoción popular.

El carácter misional del socialcristianismo ha sido generalmente relacionado con su indisposición a la formación de gobiernos de coalición. Rígida más que pendular en su desempeño contingente, la descripción ensayada asila a los socialcristianos en un centro tan hegemónico como ideológico. Otra posibilidad, para nada excluyente con la idea anterior, es relacionar la voluntad finalista del socialcristianismo con su interés por convertir el Estado en un dispositivo asistido por la tecnocracia y organizado con base a la planificación. Precisamente, la revolución democrática impulsada por Frei Montalva emerge incompleta si olvidamos la importancia del binomio crisis-planificación, pero también el carácter

autoritario de la planificación comprensiva de anclaje espacial. Ya en 1958, la crisis integral de Chile, al decir de Jorge Ahumada, solo podía ser conjurada por un programa de cambios donde el Estado jugaba un papel más que coordinador y donde el espacio era objeto de sistemáticas intervenciones. Que para conservadores y tradicionalistas, políticas, planes y programas terminaran siendo sinónimo de estatismo, no era realmente importante para los socialcristianos, algunas veces cuestionados por populistas. Avalaba cierta preferencia estatalista, la presencia en Chile de planificadores urbano-regionales, cuyo representante más destacado y oficialista fue John Friedmann. En su visión, “la crisis de inclusión” que afectaba a la sobre-urbanizada sociedad chilena reclamaba importantes arreglos fiscales y semi-fiscales (Friedmann & Lackington, 1968).

A partir de un análisis asentado en la escala metropolitana, el artículo revisará el tratamiento diferenciado que Santiago recibió durante el sexenio reformista. Una intervención estatal impulsada por instituciones fiscales –algunas semifiscales– y vehiculizada en los precisos momentos en que se estudiaba un nuevo arreglo descentralizador. Reforzar la capitalidad con base en grandes infraestructuras y equipamientos fue el objetivo no declarado de los urbanistas racionalistas, varios con estudios de postgrado. Para concretar la transformación, los urbanistas contaron con atribuciones, recursos e imperio suficiente como para intervenir secciones clave de la ciudad e imprimirle, a cada obra, un sello nuevo.

¿Un balance interesado de un sexenio reformista?

“Santiago salta al futuro” fue el nombre de una exposición realizada en la Biblioteca Nacional de Chile y que tuvo como principales impulsores a la Municipalidad de Santiago lo mismo que a dos ministerios espaciales: Vivienda y Urbanismo y Obras Públicas. Corría el invierno de 1970 y la muestra exhibía de manera performativa, obras y proyectos de toda índole: desde ensanches de calles hasta áreas verdes, desde arte urbano a vida en vertical (Figura 1).

Gigantografías y maquettes escenificaban un tour lo suficientemente ambicioso como para que los asistentes experimentaran un sobrecogimiento. Apoyados en un presupuesto generoso, los interioristas responsables de la puesta en escena, buscaron seducir a un público que presumían afín a la modernización internacionalista que la muestra exudaba. En este caso, por ejemplo, proclive a que una ciudad achaparrada se verticalizara por medio de la construcción de torres habitacionales en el centro, pericentro y hasta en la periferia. Mayormente concebidas para fines residenciales, las edificaciones en altura compartían lugar con algunas torres para oficinas –de servicios

Figura 1: Cartel publicitario de la exposición Santiago salta al futuro



Fuente: Revista Ercilla (1825), 1970.

públicos- y la nueva terminal aérea emplazada en la periferia oeste. Pasos bajo nivel, túneles y tréboles de distribución apuntaban al flujo vehicular soportado en autopistas. En lo que se refiere a “flujos” más que a cargas, un metropolitano o metro, tenía un lugar destacado en la exhibición. Cerraban la muestra, optimista y tridimensional, equipamientos educacionales, sanitarios y recintos destinados a las radiotelecomunicaciones. Especialmente destacada, tal y como lo recuerda Eduardo Naredo apelando a un testimonio de su niñez, eran las imágenes alusivas a la torre de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones (ENTEL), que con sus más de 120 metros de altura fue por años la edificación no residencial más espigada de la ciudad y del microcentro.

Más allá del impacto causado por la exhibición, las notas periodísticas también registran críticas. En una frase: una exposición tan publicitada despertó suspicacias en la oposición que la descalificaría rebajándola al papel de burda propaganda. Pese a que podía ser interpretada como un balance interesado, la muestra capturaba una mutación en pleno desarrollo. Cualquier observador, se decía en diferentes medios, podía advertirlo: “fracciones de Santiago estaban experimentando un clivaje de proporciones”. Tan intenso era el cambio que renovación, remodelación y grandes proyectos urbanos lucían, físicamente, pero tam-

bién, retóricamente, como los términos principales de un nuevo léxico.

¿Qué había ocurrido? Para los sectores populares sin capacidad de ahorro, el repertorio de políticas aplicadas bajo el sexenio freista incluyó el acceso en propiedad a la tierra, aunque en solares algunas veces provistos de urbanización completa. Pese a la centralidad política que adquirió el programa de lotes con servicios, no se detuvo ahí el Plan habitacional. La asignación de conjuntos habitacionales para vivienda terminada continuaron edificándose, mientras que entre las tipologías predominantes alternaban más casas que blocks. Para las capas medias, se ejecutaron proyectos urbanos en vertical, de fisonomía racionalista y en polígonos amenizados por arreglos paisajísticos. Las elites, confirmando el universalismo de las políticas de acceso al suelo, no quedarían completamente al margen. El objetivo de las políticas fue dinamizar la economía urbana -muy especialmente al sector de la construcción- y los grupos de alta renta no estaban vetados de comprar unidades habitacionales, como ocurrió en algunas de las operaciones que adoptaron un carácter gentrificador sea en el centro, sea en la periferia. La afluencia de mejores pagadores a zonas presentadas como deprimidas, careció por completo de medidas de mitigación que evitaran el desplazamiento de los residentes anteriores (CIDU-PLANDES, 1970).

El número de rentistas que compraron departamentos vendidos por el fisco experimentó un alza gracias a las facilidades proporcionadas a las Asociaciones de Ahorro y Préstamo. Orientadas a la expansión suburbana en baja densidad, las Asociaciones, creadas durante la presidencia de Alessandri, actuaban a semejanza de sus equivalentes estadounidenses.

La casi totalidad de los proyectos exhibidos en “Santiago salta al futuro” estaba asociada a los ahorristas solventes. En la muestra, que precisamente pasaba revista a varias unidades vecinales, destacaba la Villa Frei: un conjunto modernista emplazado junto al límite sur-este del vector de crecimiento pudente de la ciudad y que, al igual que otras intervenciones habitacionales del ciclo en América Latina, organizaba su habitabilidad distribuyendo torres y naves sobre un polígono parquizado. Que la urbanización llevara el nombre del presidente en ejercicio, a pesar que el propio Frei Montalva insistiera en una red denominación menos personalista, dice mucho de las desinhibiciones incurridas por una gramática oficialista de rasgos pastorales.

Pero la transformación material se extendió más allá del ámbito habitacional-residencial. A los políticos y urbanistas que las promovieron les asistía la convicción de que cambiando la ciudad podían cambiar la sociedad. Bajo la brújula ideológica del urbanismo modernista, la automovilización privada sería fuertemente incentivada.

Tal y como había ocurrido en algunas ciudades estadounidenses, venezolanas y brasileñas, la ejecución de infraestructuras viarias sacudió de manera radical zonas y áreas, incluso sectores largamente consolidados. Aunque el repertorio de proyectos incluyó la construcción de una autopista a rajo abierto en pleno centro de la ciudad, la renovación urbana a la estadounidense tuvo, afortunadamente, matices.

Algunos equipamientos también fueron objeto de intensa renovación y aunque no lograron organizarse en un plan único y concienzudo (Gross, 1986), su despliegue espacial desbordó lo meramente puntual. Centros médicos y establecimientos escolares –un impulso heredado de administraciones anteriores–, evidenciaron el interés gubernamental por minimizar los desequilibrios de la estructura urbana. Lo mismo puede decirse de algunos proyectos desegregadores como el ejecutado en la población Santa Julia, comuna de Ñuñoa.

Si por un momento analizamos “Santiago salta al futuro” desde un ángulo disciplinario, advertiremos la preeminencia alcanzada por urbanistas, diseñadores urbanos, arquitectos, paisajistas, planificadores y como corolario, la predominancia de una narrativa modernista fuertemente inspirada en el urban renewal. Tras décadas de antesala, eran ellos quienes llevaban la voz cantante en los proyectos propuestos para Santiago lo mismo que en su ejecución. Que la mayoría de los autores de la “Revolución en Libertad” fuesen arquitectos provenientes de la Pontificia Universidad Católica de Chile, nucleados en la Corporación de Mejoramiento Urbano (CORMU), es posible que explique el tono organicista con que los proyectistas solían representar sus ideas. Tras décadas de dominio urbanístico a manos de profesionales de la Universidad de Chile, impresiona el retorno de un vocabulario filo-higienista donde deterioro, decadencia, contagio, enfermedad y cirugía urbana eran voces justificativas del cambio que era “necesario” introducir (Saint-Jean, 1969).

Primero en América Latina: el Ministerio de Vivienda y Urbanismo en Chile

Bajo la presidencia de Eduardo Frei, se inauguró en Santiago un nuevo aeropuerto. Se trataba de una edificación iniciada durante la administración de Jorge Alessandri (1958-1964), que vino reemplazar el céntrico aeródromo de Cerrillos. Salvo excepciones, muchas infraestructuras e incluso edificios de mediana complejidad fueron ejecutados en períodos inter-gubernamentales (el barrio cívico es un buen ejemplo). Dibujar la genealogía de los proyectos urbanos y detectar múltiples paternidades y diferentes ejecutores, no es demasiado sorprendente para una ciudad

con pocas modernizaciones y escasa inversión, pero que desde los años 1920, aproximadamente, fue objeto de grandes ambiciones. Distinto es el caso de la mayor creación institucional relativa a vivienda y hábitat. La idea de un ministerio especializado fue inicialmente propuesta por un equipo técnico a Frei hacia 1959 (Cleaves, 1974). Salvar todos los escollos para su materialización fue una tarea realizada en la primera fase de su sexenio (Bedrack, 1986).

Desde una perspectiva reformista, la creación, en 1965, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) fue el arreglo institucional adoptado por el Estado para procesar las demandas por vivienda y suelo que provenían de sectores populares integrados al mercado del trabajo, pero también de los que subsistían en la irregularidad (Palma & Sanfuentes, 1979). Para estos últimos, el programa de lotes con servicios fue una de las vías de acceso a la tierra. La otra vía, popular en toda Latinoamérica y también en Chile, fue la aquiescencia gubernamental hacia las ocupaciones ilegales de suelo.

Aunque no es el foco del artículo, la significancia de las invasiones en parte por su izquierdización, creció exponencialmente luego de la matanza ocurrida durante marzo de 1969 en la ciudad de Puerto Montt. ¿El saldo? Un ciclo de tomas de tierras, desatado desde mediados del año 1969, cuya intensidad no menguaría sino hasta el mismo golpe de Estado y que tuvo por escenarios privilegiados al Gran Santiago, Gran Valparaíso y Gran Concepción, las zonas más urbanizadas e industriales del Chile de ese entonces (Avendaño & Aguilera, 1971; Giusti, 1973; Cofré, 2011 y Garcés, 2015).

Desde un punto de vista gubernamental, la creación del MINVU profundizó la índole universalista de las políticas. Con todo, las mejoras en la focalización permitieron que la Corporación de la Vivienda (CORVI) dividiera su quehacer. Por una parte, en el financiamiento y adjudicación de viviendas en casas aisladas construidas en conjuntos periféricos, pero bien servidos, o alternativamente, departamentos localizados sobre el centro o pericentro en blocks, baterías o complejos residenciales. Por otra parte, la “Operación Sitio”, es decir, la entrega a bajo coste de lotes con servicios, pero regularmente semi-urbanizados aunque, originalmente, el programa construyó viviendas mínimas, hizo posible que la oferta pública alcanzara a amplios sectores de adquirentes, pero sin poder de ahorro. A diferencia de los primeros, se trataba de soluciones que requerían actuaciones incrementales que quedaban en manos de las familias, en oportunidades sin la asistencia técnica necesaria y susceptibles de cuoteo político en la asignación de la casa propia como “beneficio”.

La CORMU, otro de los organismos semi-fiscales bajo tutela del MINVU, pero creados con

presupuesto independiente y sobrada autonomía, recibió como mandato un tarea equivalente a CORVI con la ventaja que podía crear bancos de tierras utilizando un ventajoso mecanismo de expropiación, pero también de compra directa (Cleaves, 1974). Aunque su desempeño está pendiente de ser entendido a cabalidad (Raposo, 2005), la ejecución de sus proyectos habitacionales incluyó, originalmente, a capas medias e incluso altas. Las políticas orientadas a pagadores solventes tuvieron amplio suceso. La universalización ascendente de las políticas, algo que se había agudizado durante el fin de la presidencia de Jorge Alessandri, provocó que una fracción de los apartamentos, al menos en la remodelación San Borja, fueran adquiridos por compradores adscritos a la elite (Figura 2). Mientras el filtraje ascendente para el caso de la operación San Borja, fue protagonizado por propietarios acomodados, como lo demostraría a posteriori el documental “La batalla de Chile” (Guzmán, 1979), el aburguesamiento de los grandes y nuevos polígonos centrales, sumaría tímidas críticas por el desplazamiento sufrido por arrendatarios y propietarios originales (CIDU-PLANDES, 1970; Cofré, 2012).

Con la creación del MINVU, algunos de los proyectos residenciales concebidos por CORVI y la enorme mayoría de los desarrollados por CORMU, fueron diseñados para acoger a familias potencialmente susceptibles de contar con un

automóvil aunque, al momento de adquirir sus bienes raíces, no dispusiesen de uno. Sin perjuicio de esa restricción, casi todos los conjuntos, vistos esta vez de manera programática, incluyeron playas de estacionamiento subterráneo o superficial.

Desde el punto de vista de las políticas públicas y hasta la creación del MINVU, la variable automóvil privado había carecido de significación. Que se convirtiera en un elemento significativo, susceptible de ser considerado como un aspecto obligatorio de cada partido general, confirma, por el lado de la demanda, el círculo que el propio Estado buscaba abrir por el costado de la oferta. Efectivamente, las políticas industrializadoras impulsadas por el Estado intentaron hacer del fomento automotriz un asunto estratégico tal y como había ocurrido en Argentina y Brasil. Chile no fue la excepción y aunque las políticas de descentralización industrial impusieron que Santiago no fuera domicilio de las ensambladoras –nunca existieron modelos nacionales producidos en serie con excepción del “Yagán”–, la capital era, sin lugar a dudas, el mercado principal para los vehículos particulares nuevos o de ocasión.

La automovilización, emergente desde la década del veinte entre la élite y extendida tras el fin de los racionamientos de combustible por causa de la Segunda Guerra Mundial, disponía de un mercado en expansión en una ciudad crecientemente desparramada y que contaba con un deficiente sistema de transporte público. Al igual y como ocurría en la mayoría de las ciudades del mundo, la coalición de intereses que patrocinaban la motorización privada, incluía un extenso abanico de empresas, firmas y talleres que se dedicaban a la producción de cemento, a la venta de gasolina, a la reparación de autos, a la importación de partes y piezas y a las campañas publicitarias. La mera actividad de los garajes era tan prometedora, que en el Santiago de la década del cincuenta ya se registraba la reunión espacial de establecimientos dedicados a la refacción de coches tal y como ocurre en las economías de aglomeración.

A las exigencias y presiones para que las calzadas de la ciudad acogieran de manera preferente vehículos a combustión, sucedieron los reclamos por pavimentar las vías. Tal y como se recoge en el musical “La Pérgola de Las Flores” (Aguirre, 1986), a nombre del tráfico, la circulación y el flujo se demolieron edificios, liquidaron áreas verdes y amenazaron recintos religiosos. Según Montserrat Palmer le testimoniara al autor, la movilización de los estudiantes de arquitectura de la Universidad de Chile ayudó a impedir la demolición de la Iglesia de San Francisco a un costado de la céntrica Alameda de las Delicias. Una década antes de la demostración estudiantil, inscrita en una campaña más amplia, la extirpación de un área verde muy tradicional en plena Alameda (Parque Inglés, 1941), fue el resultado

Figura 2: Publicidad de la operación San Borja

Viva ahora las comodidades del mañana

Todas las comodidades y materiales que le elevan a las ciudades del futuro, las puede disfrutar mañana en su hogar si se dispone a uno de los 11 conjuntos Torres de la Sabiduría del METROPOLIS SAN BORJA.

- 11 Torres de 21 y 22 pisos.
- 10 Diferentes tipos de Departamentos.
- Cada una con living, comedor, 2 dormitorios, baño, cocina, oficina, grandes vestidores y terraza.
- Con sistema integral de aire caliente y refrigeración central.
- Planta de Energía Eléctrica propia, para emergencias.
- Estacionamiento subterráneo para automóviles.
- El edificio a la medida incluye conveniencia DEL T, con distribución de ascensores a las comodidades del complejo.

EL PRIMER CONJUNTO RESIDENCIAL CON VISTA A PIEDRA

Supermercados, Restaurantes, Discotecas, Pizzerías, Parques, Jardines, Gimnasio, Cine, Escuela Básica y de Enseñanza Media, Parques y recreación.

VENTAS: Corporación de Mejoramiento Urbano (CORMU).
Oficina: Avenida 875, 99 Piso. Y por Internet en la Administración de Alquiler y Ventas: 8480. RASSET Y RENOVACIÓN, SUELLEN, LIBREANO, CASAS CHILE.

METROPOLIS SAN BORJA
Primeros torres de arquitectura San Borja, planificada por
CORPORACIÓN DE MEJORAMIENTO URBANO

Fuente: Revista Ercilla (1765), 1969.

del cabildeo ejercido por las asociaciones de automovilistas, algunos líderes de opinión y diferentes medios de comunicación. Que los estudiantes se movilizaran por uno de los templos más antiguos de la capital, dice mucho de lo tardía que fue la patrimonialización en una ciudad afectada por grandes sismos como casi todas las chilenas.

Para el urbanismo consagrado a Santiago, la apertura de nuevas vías era un rasgo común a las propuestas conocidas desde fines del siglo XIX. Sin excepción, los proyectistas incorporaron trazados al modo de orbitales, pero también concibieron extensas diagonales. Aunque pasajes y calles eran las calzadas más numerosas, las avenidas imaginarias pueblan la proyectología sobre la ciudad. Hacia 1930, pero también en las décadas posteriores, varios observadores destacaban la condición aldeana, retrasada y premoderna de Santiago. El indicador tácito para tamaña falta de urbanidad, radicaba, en buena medida, en el “déficit” de avenidas monumentales.

La sustitución tecnológica derivada de la introducción de autos por carruajes operó como un argumento legitimador para proyectar vías de mayor flujo en las propias ciudades (Figura 3). Caracas ya lo había hecho, cuando en Santiago, varios urbanistas coincidieron en las virtudes de construir una autopista en trinchera a 500 metros de La Moneda. Aunque es difícil identificar la paternidad de la idea (Pavez, 2011) –el arquitecto y urbanista Emilio Duhart es uno de los que la imagina y dibuja en los 50’s- no estamos hablando de vías desplazadoras de carácter orbital como las que ya existían en Buenos Aires. En realidad, me refiero a una intervención lineal que introdujo la ruta panamericana en la ciudad, atravesó el centro para beneficiar el paso de toda clase de transportes motorizados y que, por sus proporciones, cercenó la trama edificada a lo largo de una extensa franja (Figura 4).

Si vemos a Santiago desde una perspectiva

Figura 3: Autopista Norte-Sur



Fuente: Archivo Sergio Larraín García Moreno, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile.

Figura 4: Microcentro de Santiago hacia 1973



Fuente: Servicio Aerofotogramétrico de Chile, vuelo no identificado, 1973c

transnacional, la voluntad por dotarla de vías segregadas de uso exclusivamente vehicular, parecía completamente refrendada por las virtudes intrínsecas que los coches declaraban ofrecer y las autopistas prometer. Aunque el optimismo sobre las ventajas de la automovilización privada casi no tenía opositores, la decisión de incluir en la autopista norte-sur una faja central donde se depositaría una de las líneas del futuro metro, amortizaría un impacto tan radical. Pese a su importancia, la decisión de combinar calzadas vehiculares con el metro, una posibilidad adoptada en algunas líneas del metro de Ciudad de México, ha carecido de un análisis proporcional a su novedad latinoamericana.

El metropolitano en Santiago y su trazado: ¿una infraestructura para la ciudad o para parte de ella?

Al igual que en otras capitales y grandes ciudades sudamericanas, la idea de un metro o metropolitano para Santiago fue tan acariciada como dilatada su ejecución. La pléyade de ingenieros y urbanistas que cultivaron la idea desde la década del veinte, concordaron en cuatro características: se trataba de una inversión pública, el transporte de pasajeros sería eminentemente subterráneo (Oyarzún, 1927), las líneas que lo vertebrarían atravesarían el centro de la ciudad y su organización espacial tendría una integración variable con las líneas y estaciones de tren pre-existentes.

El contraste con Buenos Aires era evidente. Mientras la capital argentina, la primera en contar con un ferrocarril subterráneo en el hemisferio sur, presumía de una integración de modos bastante reconocida, la leve articulación del ferrocarril subterráneo con el superficial fue promovida por conspicuos urbanistas. Sin ir más lejos, a Karl Brunner, el celebrado proyectista austriaco que colaboró en dos oportunidades con las autoridades chilenas, le debemos un verdadero record: promover la destrucción de la neoclásica estación Pirque o Providencia, una de las tres termi-

nales de ferrocarril con que la ciudad contaba y que apenas registraba veinte años de existencia para 1930.

La desconexión relativa entre el metropolitano y el sistema ferroviario, algo que contrasta a Santiago con más ciudades que Buenos Aires, se convertiría en una característica que acabaría formalizándose cuando el gobierno de Frei encargó estudios detallados, aseguró financiamientos e inició las obras del metro o metropolitano.

Gracias al revelador trabajo doctoral de Andra Chastain sabemos un poco más de la economía política del proyecto que carece casi por completo de ascendencia estadounidense. Continuando su renovadora reflexión, me pregunto: ¿fue progresista o conservador el trazado del metropolitano si atendemos a la geografía social de la ciudad? Responder a este interrogante obliga a evaluar el diseño de las líneas, pero también la definición espacial de las instalaciones de acopio, maniobra, reparación y control de flujos, personal, insumos, carros y formaciones.

Como era presumible esperar, la primera línea del metropolitano atravesó el centro de la capital, pero, en vez de hacerlo en el sentido norte-sur, eje donde ya se ubicaba y ubica la mayor concentración demográfica de la ciudad, lo hizo en el sentido oeste-este. Una decisión tan primordial, seguramente justificada por la orientación y centralidad de flujos que gozaba La Alameda, enlazó con otra característica: el metro de Santiago se construyó y construye de manera subterránea en todas las áreas donde habitan grupos de alta capacidad de pago. De vuelta a la línea 1 y mientras el remate oeste del metro es superficial, todo su trazado este, alhajado por estaciones de un aspecto diferente a la sobriedad predominante en el tramo más antiguo, es subterráneo. Casi tan importante como su condición sumergida, es la inexistencia de patios de maniobra y talleres de mantenimiento en el este, recintos, todos ellos, cuyas externalidades negativas pudiesen afectar la valorización fundiaria.

Cada una de las certezas anteriores se asila en un rasgo fundamental de la ciudad: Santiago ha sido gestionada por una coalición de agentes interesados en mantener una zonificación excluyente de gran escala. Si bien el arreglo ha tenido fisuras en coyunturas seleccionadas, el pacto se mantiene y sigue gozando de buena salud. ¿Su resultado? Un Este sobrevalorizado y “egoísta”, tal y como alguna vez le escuchara a Ignacio Santa María, capaz de digitar una minoría influyente y renuente a la posibilidad de distribuir equitativamente las externalidades negativas que toda ciudad genera.

Desgregar el cono de alta renta: La Reina como laboratorio urbano

La posibilidad de morigerar y hasta revertir la

segregación residencial que ya caracterizaba a Santiago y parecía amostazar y hasta avergonzar, de paso, al propio Frei Montalva, era un problema que incomodaba a algunos técnicos de su propia administración. Lejos de minimizarla, la segregación se convertiría en un incordio que la integración habitacional podía conjurar. Pero, ¿cómo combatir la homogenización socio-espacial? Una de las vías utilizadas por los reformistas fue la redistribución de amenidades, pero también de proyectos tenidos por desventajosos. La voluntad se materializó cuando principió la edificación del Centro Nacional de Estudios Nucleares, en funciones a fines de la década del sesenta en el límite de las comunas de Las Condes y La Reina. Que sobre la misma zona se ejecutaran proyectos habitacionales para sectores populares y medios, no hace sino confirmar la voluntad desegregadora de la administración socialcristiana.

La versión más avanzada del combate a la injusticia espacial tuvo expresión local y corrió por cuenta de un edil con simpatías democristianas. Fernando Castillo, un conocido arquitecto, que luego se convertiría en influyente rector, digitó un cambio substancial para la comuna que le correspondió administrar. Adscrita al sector Este de Santiago, La Reina se convertiría, bajo su gobierno y el de su sucesor elegido, en un ensayo innovador para una fracción de los reformistas urbanos que se habían formado en la Pontificia Universidad Católica o que, a mediados de la década del cuarenta, cincuenta, sesenta y setenta, hicieron clases ahí; desde Ramón Venegas a Ignacio Santa María, pasando por Juan Astica, Nicolás García, Ricardo Jordán, Gustavo Munizaga, Jaime Bellalta, Eduardo San Martín, Patricio Gross, Gabriel Pumarino, Enrique Brown y, entre otros, Joan MacDonald.

En lo que sería una de las primeras experiencias en Chile de colaboración profesional entre un gobierno local y una universidad, el convenio entre La Reina y la Pontificia Universidad Católica de Chile buscó conferirle al municipio una base productiva y laboral independiente gracias al diseño de un distrito fabril organizado al modo de un parque industrial (Amenábar, Browne & Chelley, 1970). El proyecto, al que se sumaba otro colindante de alta densidad, sin blocks y para propietarios populares, tenía una escala que aseguraba la formación de una zona mixta en lo que a capacidad de pago de los residentes se refiere. Villa La Reina (San Martín, 1992; Castillo, 2003), la experiencia colectiva de auto-construcción habitacional, fue una de las primeras radicaciones en Chile de pobladores asentados irregularmente en la misma comuna y una de las más grandes de su género en América Latina.

¿Un conjunto de erradicación con más de 800 viviendas autoconstruidas en una zona de alta renta? La descripción, difícil de acreditar para Bogotá, pero también para Santiago, correspon-

de a Villa La Reina y no fue una ocupación irregular, como muchas que caracterizaron al Santiago hipermovilizado del ciclo 1967-1973. Que la intervención haya sido emplazada en una de las divisiones administrativas más codiciadas de una ciudad tenida por residencialmente segregada, tuvo y tiene una importancia cardinal. Al subrayarla, no quiero desmerecer ni las peculiaridades de la urbanización ni el papel que al municipio homónimo le cupo en la iniciativa. Tampoco quiero minimizar el hecho que haya sido una autoconstrucción efectivamente popular ni menos su inserción en un proyecto de desarrollo urbano donde convergió, la arquitectura, el urbanismo y la planificación.

Aunque Villa La Reina anidó particularidades que convirtieron su emplazamiento, edificación y habilitación en singulares, sería un error asediarla como una excepción demostrativa. Para sus creadores, en su mayoría arquitectos y urbanistas influenciados por el socialismo comunitario que respaldaría la candidatura de Radomiro Tomić, el asentamiento se inscribió en un programa de obras concebido para introducir una cuña de heterogeneidad en el homogéneo barrio alto santiaguino. A más de cincuenta años desde su forja, Villa La Reina no fue desguazada –como sí ocurrió con la Villa San Luis en Las Condes– ni se desenvuelve sospechada –como ocurre con “Cerro 18” en Lo Barnechea, otra comuna finalmente homogenizada y desde hace décadas anexada al barrio alto de Santiago–. Entonces, ¿podemos atribuir la sobrevida de Villa La Reina a la impronta del conjunto, capaz de fabricar cierta clase de mimetismo con su entorno “acomodado”, o es que debemos pensar otro tipo de explicación puestos a entender su presente relativamente desestigmatizado?

A diferencia de las poblaciones asociadas a la izquierda chilena, Villa La Reina exhibe una genealogía otra. Una que pone en relación el reformismo político, en ensayos parciales de fuerte carácter popular y participativo. Buscando conectar reformismo con urbanización auto-producida pero legal, resulta imprescindible relacionar la gestión edilicia encabezada por Fernando Castillo con la vía no capitalista de desarrollo y que también fuera fraseada como socialismo comunitario.

Vista desde otro ángulo, la voluntad desegregativa del socialismo comunitario bebía tanto del modernismo urbanístico de reminiscencias internacionales como de la influencia socialcristiana. Aunque sus resultados urbanos fueron numéricamente discretos, sus alcances no se redujeron a lo puramente habitacional. Al respecto y también durante la gestión demócratacristiana se puso en marcha una significativa reforma educacional de la enseñanza pública. Uno de sus capítulos más innovadores corrió por cuenta de la creación de equipamientos comunitarios. Emplazados en zo-

nas populares del pericentro, los centros vecinales tuvieron como pivote establecimientos educacionales, en algunos casos de declarado carácter experimental.

A modo de conclusión

¿Podemos asemejar el reformismo urbano a la política congelada? La provocación, una variación de un tweet ideado por Juan José Kochen, merece una respuesta negativa. En rigor, el sexenio freista en lo que a Santiago se refiere, puede ser fustigado por excesivamente intervencionista y hasta demagógico –críticas que en su época tan solo fueron murmuradas–, pero, de ninguna manera, conceptuado como indolente o puramente retórico. A su haber tenía la planificación como principal atributo y a los urbanistas, en otra parte del texto insinuados como tecnocracia, en tanto que rostro visible.

Beneficiados por la reputación que la planificación había obtenido gracias al superlativo desempeño de corporaciones como CORFO o gracias al prestigio precedente labrado en experiencias piloto ocurridas en Chillán, La Serena o Arica, arquitectos e ingenieros con pretensiones territoriales parecían bendecidos en sus actos. Así lo refrendaban las optimistas declaraciones acumuladas en la prensa, en el marco de Santiago salta al futuro y que Emanuel Giannotti recuerda con algo de sorna en su documentada tesis doctoral (2011).

Pero no todas eran consideraciones optimistas. Al menos hasta 1960, Santiago no había sido acusada de segregada ni, tampoco, de particularmente conflictiva. Como contrapartida, la creciente polución atmosférica que cubría el valle del Maipo y su extensión, sí eran objeto de crítica. La ausencia de un gobierno metropolitano, un importante déficit habitacional de vivienda nueva y asísmica y flagrantes limitaciones en infraestructura, equipamiento y transporte público, concentraban, adicionalmente, buena parte de los cuestionamientos. Una década después, la reputación de segregada y clasista en lo que a Santiago concierne, parecía tan extendida que hasta se escribieron novelas (“Palomita blanca”, por ejemplo) y documentales (“Venceremos”, probablemente, constituye la pieza más radical) donde se denunciaban sus efectos.

Lejos de promover esa segregación residencial, la experiencia reformista impulsó proyectos en contrario. ¿Acaso resultaron invisibles los esfuerzos por heterogeneizar la geografía social de la ciudad? Aunque carecemos de una respuesta contundente, sí sabemos que las percepciones y también las creencias, son alimentadas por fenómenos conectados, pero también independientes a las mudanzas físicas. Además, el combate contra la segregación a gran y mediana escala, puede volver más visible la segregación a escala pequeña y lo mismo suceder en contrario.

El intento por modificar la geografía social de la ciudad a través de un reajuste de los usos predominantes ha sido un procedimiento vehiculizado por el Estado y que ha tomado diferentes expresiones. Santiago, bajo el reformismo, opera como un escenario en transformación donde se ensayaron proyectos inclusionarios hoy parcialmente olvidados. La existencia de percepciones contradictorias respecto de un experimento urbano no es la única tensión que es posible establecer si lo que está en juego es el escrutinio del progresismo democristiano en la ciudad. Visto desde sus propias contradicciones, es posible sostener que parte importante del quehacer gubernamental discurrió bajo un régimen urbano liberal en lo que a gestión del suelo, infraestructuras, equipamiento y vivienda se refiere. Pero la presencia de acciones progresistas –Manuel Castells las llamó populistas–, subvierten hasta el cuestionamiento el relato estructuralista.

La presencia de políticas, planes, programas o proyectos orientados a transformar las ciudades chilenas en comunitaristas o para crear ciudades o fragmentos de ciudades reconocibles por comunitaristas, permanece como interrogante substancial. Una vía de salida es asumir la importancia del liberalismo en la matriz reformista. Con seguridad se trata de un desafío intelectual mayúsculo que para Santiago nunca se ha ensayado. Para los protagonistas de época, cualquier emparejamiento con el liberalismo resultaba urticante. Pero más allá de la indisposición ideológica es posible anticipar que fue en la combinación entre reformismo, comunitarismo y gotas de liberalismo urbano donde se escenificó la administración freista vista como anticipo del proyecto inconcluso y radical, vehiculizado bajo el gobierno de Allende.

Bibliografía:

- Aggio, A. (2008). El momento de Allende: entre la reforma y la revolución. En Ortiz, E. -ed.-. Un siglo con Allende. Rancagua: autoedición.
- Aguirre, I. (1986). La Pérgola de Las Flores. Santiago: Editorial Andrés Bello [1960].
- Ahumada, J. (1958). En vez de la miseria. Santiago: Editorial del Pacífico.
- Amenábar, S., Browne, E. & Chellew, P. (1967). Parque Industrial La Reina. Santiago: CIDU.
- Avendaño, M.A. & Aguilera, J. (1971). Tomas de terrenos. Revista Trabajo Social, 1 pp. 27-34.
- Bedrack, M. (1986). El urbanismo en Chile: 1928-1973. CA. 46, pp. 31-32.
- Bodenheimer, S. (1970). La crisis del movimiento socialdemócrata en América Latina, Estudios Internacionales, 3 (12), pp. 544-567. DOI: 10.5354/0719-3769.1970.18925.
- Browne, E., Jacob, S. & Buchholtz, M. (1965). Bases para un plan de desarrollo de la comuna de La Reina. (Seminario de Título, inédito). Escuela de Arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Casals, M. (2016). La creación de la amenaza roja. Del surgimiento del anticomunismo en Chile a la «campana del terror» de 1964. Santiago: LOM.
- Castillo, M. J. (2013). Población y gestión habitacional de los pobladores. Articulación con la política de vivienda y barrio. Trayectoria y problemática actual”. (Tesis doctoral en Arquitectura). Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid.
- CIDU-PLANDES (1970). La metrópoli a través de los grandes proyectos. Santiago: CIDU-PLANDES.
- Cleaves, P. (1974). Bureaucratic Politics and Administration in Chile. Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
- Cofré, B. (2011). El movimiento de pobladores en el Gran Santiago: Las tomas de sitios y organizaciones en los campamentos. 1970-1973. Tiempo histórico 2, pp. 133-157.
- Cofré, B. (2012). La ciudad socialista: Visión y práctica urbana del Partido Comunista de Chile, 1967-1973”, Izquierdas, 13, pp. 47-62. Recuperado de: <http://www.izquierdas.cl/images/pdf/2012/07/La-ciudad-socialista.pdf>
- Contreras, J. (2017). Ciudad pactada. Un modelo de urbanización consorciado para la periferia residencial de Viña del Mar (1950-1965). (Tesis para optar al grado de Magister en Desarrollo Urbano, inédita) Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Chastain, A. (2011). Francis Violic and the Rise and Fall of Urban Developmental Planning in Chile, 1956-1969, Revista de Historia Iberoamericana, 4, (2), pp. 10-39. Recuperado de : <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:RUgDiPjzY44J:https://revistahistoria.universia.net/article/download/259/385+&cd=1&hl=es-419&ct=clnk&gl=cl>
- Chastain, A. (2016). Comunicación personal.
- Debray, R. (1971). Allende habla con Debray. Punto final, V (126), pp. 1-63. Donner, P. (1984). Cambios sociales y conflicto político. El conflicto político nacional durante el gobierno de Eduardo Frei (1964-1970). Santiago: CPU-ICHEH.
- Fernandois, J. (1982). Chile y la “cuestión cubana” 1959-1964. Historia, 17, pp. 113-200.
- Fernandois, J. (2013). La revolución inconclusa. Santiago: CEP.
- Flores, V. (1966). Socialismo y política en América Latina. Argentina, Brasil, Chile, Perú y Uruguay. Buenos Aires: Editorial Jorge Álvarez.
- Frei, E. (1964). Mi programa de gobierno, Política y Espíritu, XVIII (285), pp. 3-21.
- Friedmann, J. & Lackington, T. (1967). Hiperurbanización y desarrollo nacional en Chile. Algunas hipótesis. Santiago: CIDU.
- Garcés, M. (2015). El movimiento de pobladores durante la Unidad Popular, 1970-1973. Atenea, 512, pp. 33-47.
- Giannotti, E. (2011). Sapere tecnico e cultura cattolica. Politiche della casa e della città in Cile, 1957-1970. (Tesis para obtener el grado de doctor en Urbanismo, inédita), Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia.
- Giusti, J. (1973). Organización y participación popular en Chile: el mito del “hombre marginal”. Santiago-Buenos Aires: FLACSO.
- González, M. & Palieraki, E. -Comps.- (2013). Revoluciones imaginadas. Itinerarios de la idea revolucionaria en América Latina contemporánea, Santiago de Chile: Universidad Nacional de Tres de Febrero-Université de Cergy-Pontoise-RIL Editores.
- Gorelik, A. (2008). La aldea en la ciudad. Ecos urbanos de un debate antropológico, Revista del Museo de Antropología, 1 (1), pp. 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. Revista Bifurcaciones, 18, pp. 1-20. Recuperado de: <http://www.bifurcaciones.cl/2014/12/gorelik/>
- Gross, P. (1986). Un período singular: 1965-1968. CA. 46: p. 33.

- Guzmán, P. (1979). *La batalla de Chile: la lucha de un pueblo sin armas*. Santiago, La Habana-París. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=40A6DtxmtE4>
- Hauser, P. (ed.). (1967). *La urbanización en América Latina*. Buenos Aires, Solar/Hachette [1961].
- Hove, M.T. (2007). The Arbenz Factor: Salvador Allende, U.S.-Chilean Relations, and the 1954 U.S. Intervention in Guatemala, *Diplomatic History*, 31 (4), pp. 623-663.
- Hunneus, C. & Couso, J. (2016). *Eduardo Frei Montalva: un gobierno reformista*. Santiago: editorial universitaria.
- Larraín, S. (1945). Carta de Sergio Larraín G.M., arquitecto y profesor de la Universidad Católica de Chile, dirigida al coordinador de asuntos interamericanos, *Revista Universitaria*, XXX (2), pp. 37-48.
- Montealegre, P. (2010). *Jardín para el pueblo: el imaginario de la Unidad Popular en el Parque O'Higgins*. (Tesis para optar al grado de Magister en Desarrollo Urbano, inédita) Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Moulian, T. (2009). *Contradicciones del desarrollo político chileno 1920-1990*. Santiago: LOM.
- Oyarzún, R. (1927). Una hora con el arquitecto Rodolfo Oyarzún Phillippi, *Zig-Zag*, XXII (1169), pp. 82-84.
- Oszlak, O. (2016). *La trama oculta del poder. Reforma agraria y comportamiento político de los terratenientes chilenos, 1958-1973*. Santiago: LOM.
- Palma, E. & Sanfuentes, A. (1979). "Políticas estatales en condiciones de movilización social: las políticas de vivienda en Chile (1964-1973)", *Eure*, 6 (16), pp. 23-55. Recuperado de: <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/902/17>
- 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, pp. 49-75. DOI: 10.5354/0717-5051.2011.15497.
- Raposo, A. -Comp.- (2005). *La interpretación de la obra arquitectónica y proyecciones de la política en el espacio habitacional urbano*. Santiago: Universidad Central.
- Rodríguez, J. (1995). *Crisis y renovación de las izquierdas: de la revolución cubana a Chiapas, pasando por "el caso chileno"*. Santiago: Andrés Bello.
- Rodríguez, J. (1993). *Evolución de la población del Gran Santiago: tendencias, perspectivas y consecuencias*. Notas de población. Comisión Económica para América Latina.
- Sabatini, F. (1981). La dimensión ambiental de la pobreza urbana en las teorías latinoamericanas de marginalidad. *Eure*, 8 (23), pp. 53-67.
- Sánchez, L.A. (2004). *Visto y vivido en Chile*. Santiago: Tajamar [1975].
- San Martín, E. (1992). *La arquitectura de la periferia de Santiago: experiencias y propuestas*. Santiago: Editorial Andrés Bello.
- Saint-Jean, G. (1969). Remodelación urbana. *Economía y Finanzas*, XXXIII (388), pp. 41-44.
- Sebreli, J.J. (1968). Chile 1961. En: Aa. Vv. *Buenos Aires, Santiago de Chile: ida y vuelta*. (pp. 87-97). Buenos Aires: Ediciones de la Flor.
- Sepúlveda, A. (1996). *Los años de la Patria Joven: la política chilena entre 1938-1970*. Santiago: Eds. Chile-América CESOC.
- Valdés, J. (1973). *La "clase" dorada o el gobierno secreto de la Unidad Popular*. México: Editora latinoamericana.
- Valdés, J.G. (1989). *La Escuela de Chicago: Operación Chile*. Buenos Aires: Zeta.
- Valenzuela, A. (1990). *El quiebre de la democracia en Chile*. Santiago: FLACSO [1989].