

UNIVERSIDAD CENTRAL DE CHILE
FACULTAD DE ARQUITECTURA, URBANISMO Y PAISAJE
CENTRO DE ESTUDIOS C.E.A.U.P.

**EL ROL HISTÓRICO Y PATRIMONIAL
DEL PROYECTO DE CINTURON VERDE (PRIS 1960)
EN LA CONFIGURACION DEL PAISAJE METROPOLITANO DE
SANTIAGO HASTA LA FORMULACION DEL PRMS 1994.**

VICENTE GAMEZ BASTEN
Santiago, Junio de 2003

DT N° 4. Este documento de trabajo forma parte de la tercera etapa del Proyecto de investigación: "La transformación del paisaje metropolitano y la idea de 'cinturón verde' en el Plan Regulador Intercomunal de Santiago (1960-1994)".

Cinver04

Contenidos :

1. Introducción
2. Conceptos generales
3. Configuración del territorio y paisaje metropolitano
4. Fases históricas de transformación del paisaje metropolitano
5. Delimitación territorial de una periferia suburbana
6. Estudio de caso.
7. Conclusiones.

Bibliografía

Resumen. Los recientes datos publicados del Censo realizado en 2002, confirman la tendencia a la urbanización de la población chilena y a la concentración en su ciudad capital. El crecimiento de la población en la región metropolitana se traduce en una expansión territorial de su patrón de ocupación del suelo urbano que presiona los límites al crecimiento fijados por el Plan Regulador Metropolitano de 1994. Las comunas situadas en la periferia del área metropolitana de Santiago están soportando un cambio acelerado relacionado con un proceso de modernización y urbanización de un territorio que durante siglos evolucionó con un patrón cultural de tipo rural tradicional. Este proceso que incorporó elementos indígenas prehispánicos y elementos de la colonización hispánica que se mantuvieron hasta bien avanzado el período republicano como base de la configuración del patrimonio histórico de la periferia metropolitana de Santiago

Introducción

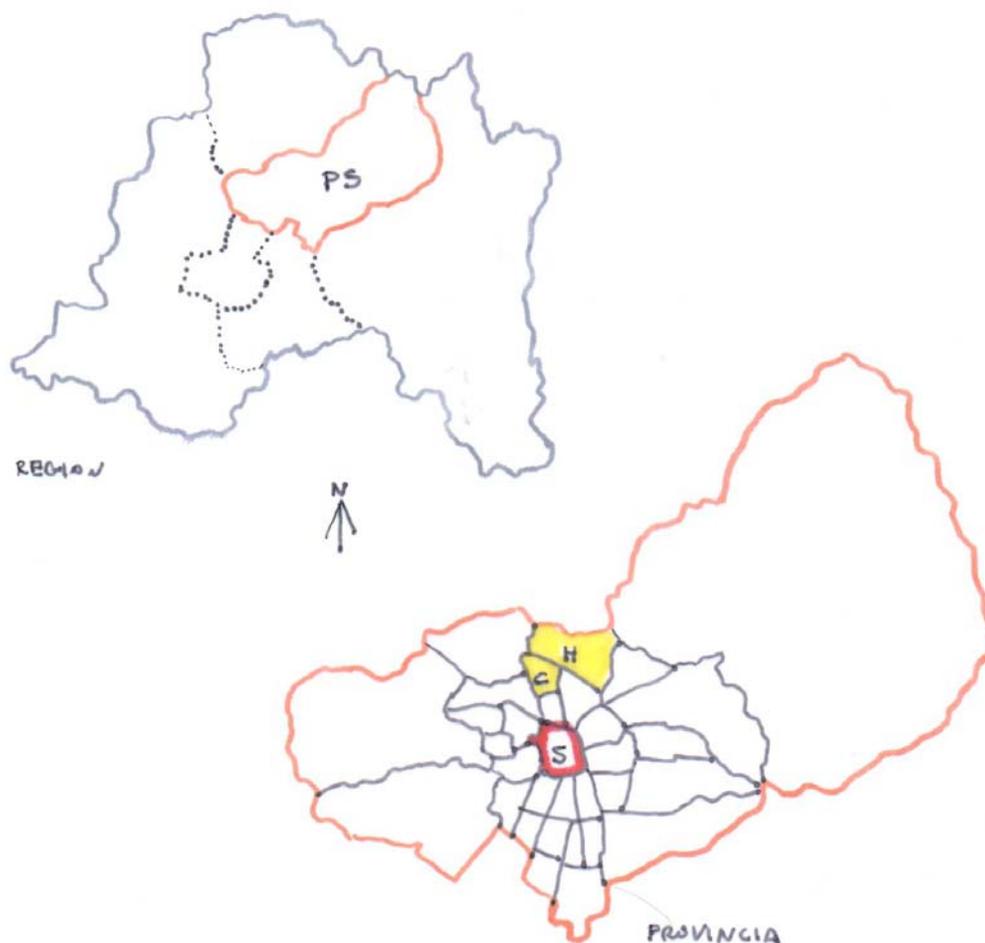
El explosivo crecimiento de la aglomeración metropolitana de Santiago en la segunda mitad del siglo recién pasado, ha obligado a realizar grandes obras de infraestructura para readecuar el funcionamiento del sistema urbano con su entorno regional. Muchas de estas obras públicas, como la construcción de un sistema de transporte subterráneo (Metro) han puesto al descubierto antiguas obras de defensa fluvial en el río Mapocho y la antigua y conflictiva relación de inundaciones y sequías que ha mantenido el río con la ciudad (Vicuña Mackenna, 1877). La construcción de estacionamientos subterráneos ha recuperado la memoria de cementerios coloniales olvidados en el casco histórico de la ciudad (iglesia Santo Domingo).

Por otro lado, grandes obras de infraestructura vial para ordenar la expansión periférica de la ciudad, avanza sobre un entorno rural, borrando todo vestigio de los testimonios materiales de su pasado histórico de vida y trabajo de los pueblos originarios y los procesos de colonización que sustentaron la formación republicana y la capital política de un país. Ambos procesos que forman parte del desarrollo urbano de la metrópolis han contribuido a despertar una conciencia y sensibilidad en los habitantes sobre el valor cultural que pueden tener estos recursos para mantener la memoria y reconstruir la historia de la ciudad. Ya no hay duda de que un patrimonio cultural subyace en un estrato subterráneo de la ciudad que se moderniza y en gran medida explicaría su desarrollo presente y futuro.

El proceso de desarrollo urbano contemporáneo suele tener expresiones territoriales que afectan los recursos de arquitectura calificada como patrimonial, tales como las tendencias de concentración del desarrollo económico en los centros históricos que hacen difícil su protección en procesos de Renovación Urbana (espontánea o planificada), como es el caso de Santiago. Por otro lado, las tendencias de crecimiento en las grandes ciudades, también se expresan en inversiones periféricas, no sólo en vivienda, sino que también en parques industriales y cementerios parques que avanzan sobre un territorio tradicionalmente “rural” y también sobre recursos de patrimonio “natural”.

En este trabajo, se intenta abordar el tema de “patrimonio en la periferia”, entendida en su sentido geográfico, o sea, en la periferia de un “centro histórico”, aunque bajo su influencia cultural y en sus dimensiones convencionales, valor arquitectónico, histórico, ambiental, paisajístico, etc. Si bien el estudio pretende abordar la comprensión de un proceso cultural de formación y valoración de un recurso patrimonial que puede ser calificado de “periférico”, se toma como área de referencia o demostración ilustrativa de este proceso, una porción territorial de la periferia en expansión urbana de Santiago que se intentó regular en un Plan de ordenamiento territorial en 1960.

Gráfico 1: División comunal y provincial de la región metropolitana.



- I *Región metropolitana: división en provincias.*
 PS *provincia de Santiago*
- II *Provincia de Santiago: división comunal:*
 S *Santiago* C *Conchalí* H *Huechuraba*

En este plan se definió una faja de territorio “suburbano” como mecanismo de protección de algunos valores “culturales” de uso del suelo agrícola (parcelas) y valores “naturales” del medio físico (por ejemplo, recursos forestales). En una primera aproximación se intenta describir algunas características generales del sector “suburbano” que se encuentra al norte de la comuna y “centro histórico” de Santiago. Históricamente, ese sector se denominó valle de Huechuraba o Valle de Conchalí y en 1960, correspondía al territorio de una comuna llamada “Conchalí”. Posteriormente, este territorio comunal fue reorganizado, como se explica más adelante.

El objetivo general del estudio es lograr una sistematización de conceptos básicos sobre el

estudio y valoración del patrimonio cultural y natural en la práctica del planeamiento del desarrollo local o comunal en el caso chileno.

El objetivo específico es la discusión de algunas hipótesis que permitan explicar el modo en que se efectúa la valoración del patrimonio local, con el fin de incluir en los planes y proyectos de desarrollo la necesidad de consolidar o construir una identidad cultural de la comunidad mediante la puesta en valor del patrimonio local de la comunidad involucrada.

En los casos estudiados para realizar los trabajos prácticos del programa en el primer año, se logró establecer en forma empírica que existe una mayor sensibilidad con respecto al tema de la valoración del patrimonio cultural, en comunidades enfrentadas a procesos de cambio y modernización muy acelerados que ponen en riesgo, algunos valores patrimoniales, materiales e inmateriales que en una situación más estable suelen pasar desapercibidos.

En algunos casos, esta amenaza puede ser considerada una oportunidad para poner en valor esos mismos recursos como medios muy potentes de desarrollo cultural, a veces también económico (por ejemplo en la actividad turística), pero en general, relacionados con el tema de la globalización de la cultura y la necesidad de estimular una diferenciación local, como objetivo de la comunidad local, ya sea en medio urbano, ya sea en un medio rural.

Bajo esta perspectiva inicial, se experimentará una comparación de procesos de cambio o modernización en medios tan diferenciados como el medio urbano y el medio rural, con el fin de identificar comportamientos y actitudes en la comunidad y los agentes técnicos del desarrollo (planificadores), en el proceso de valoración y puesta en valor de los recursos patrimoniales en el marco de un plan de desarrollo local.

II CONCEPTOS GENERALES.

1. Evolución del concepto de patrimonio.

La evolución del pensamiento internacional sobre la protección del patrimonio cultural es uno de los procesos más dinámicos que intervienen en el desarrollo de la sociedad contemporánea. La preocupación y estudios de especialistas, instituciones o personas, interesados en esta temática, se centra tanto en la identificación del objeto de conservación como en los objetivos de la protección patrimonial. En el primer caso la definición del patrimonio evoluciona como expresión tangible de un monumento aislado, a la inclusión de su entorno en escalas cada vez más amplias del medio urbano y natural; en el segundo caso, el patrimonio no es sólo un testimonio histórico y científico, materia de “expertos” o sociedades más “cultas”, sino que pasa a ser una clave para reforzar la identidad cultural de un pueblo o mecanismo o instrumento de desarrollo para mejorar su calidad de vida.

Aunque la Carta de Atenas (1931), proclamaba ya los principales fundamentos y objetivos de conservación del patrimonio artístico y arqueológico de la humanidad y algunas medidas concretas

para favorecer la protección de monumentos artísticos e históricos, tales como la creación de inventarios de monumentos y archivos de documentación sobre estos monumentos, sólo en la Carta de Venecia (1964), se ensaya una definición de este objeto patrimonial: “la noción de monumento comprende tanto la creación arquitectónica aislada como también el ambiente urbano o paisajístico que constituya el testimonio de una civilización particular, de una evolución significativa o de un acontecimiento histórico”. La definición se aplicaría no sólo a las grandes obras, sino también a obras menores, que hubieran alcanzado un valor cultural con el tiempo.

Otro proceso fundamental se relaciona con el hecho que inicialmente, en las medidas de protección del “monumento” se incluya la protección de su entorno o condiciones ambientales que lo rodean (Roma, 1931; París, 1962), como forma de protección del propio monumento, pero posteriormante, el entorno se disocia del monumento “arquitectónico”, a su vez, como objeto autónomo, y se recomienda “la protección de la belleza y carácter de los sitios y paisajes naturales, rurales y urbanos que ofrezcan un interés cultural o estético o que constituyan medios naturales característicos” (UNESCO, París, 1962). Los mecanismos de protección de tales sitios y lugares debían incluirse en los planes de urbanización y ordenación rural, mediante la clasificación en “zonas” protegidas por normas apropiadas. En esta recomendación ya se incorporan como zonas protegidas “parques nacionales” y “reservas naturales” como medida de protección de la naturaleza.

La protección del patrimonio cultural tiene una dimensión económica que no se puede soslayar. Si bien la protección del patrimonio histórico y artístico de las naciones europeas más desarrolladas ha obligado a grandes inversiones gubernamentales y privadas, este esfuerzo se ha visto compensado por el creciente flujo turístico cultural a los centros de mayor riqueza en bienes patrimoniales, especialmente en Europa. Sin embargo, en Quito (1967), se recoge la preocupación existente en el área latinoamericana, donde a pesar de su riqueza monumental y artística, esta se encuentra frecuentemente en abandono por la escasez de recursos económicos para su protección y puesta en valor. Se reconoce, sin embargo, que los bienes del patrimonio cultural representan un valor económico y pueden erigirse en instrumentos de progreso. La puesta en valor, puede vincularse al desarrollo de la actividad turística en armonía con la protección de valores culturales.

En la conferencia de UNESCO (1972), se constata que a pesar de los esfuerzos realizados, el patrimonio cultural y natural de todos los pueblos del mundo están cada vez más amenazados de destrucción, no sólo por las causas tradicionales de deterioro (envejecimiento, obsolescencia funcional, catastrófes naturales, etc), sino también por la evolución de la vida social y económica que las agrava con fenómenos de alteración o de destrucción (urbanización acelerada, sobre-explotación de recursos naturales, guerras destructoras, etc.), aún más temibles. En esta conferencia se cree necesario hacer definiciones más precisas sobre lo que son bienes o monumentos culturales y lo que son bienes o monumentos naturales.

En sucesivas conferencias posteriores, las recomendaciones tienden a ser más específicas sobre soluciones o procedimientos particulares, ya sea sobre medios urbanos, rurales o naturales. Es así como en medios urbanos se recomienda regular el conflicto en muchos de los conjuntos históricos con el tráfico automotor, favoreciendo la trama urbana y las cualidades arquitectónicas con redes de tránsito peatonal y servicios de transporte público, estacionamientos periféricos al área protegida, etc. En las zonas rurales, la degradación del paisaje, así como los cambios en las

estructuras económicas y sociales, deberían regularse a fin de preservar la integridad de las comunidades rurales históricas en su ambiente (Nairobi, 1976). La protección de "jardines históricos", como composición arquitectónica de la naturaleza, donde el material es esencialmente vegetal se aborda en Florencia (1981), mientras que la "naturaleza" debe ser considerada un patrimonio de la humanidad, es la temática de una conferencia de las Naciones Unidas en 1982.

En la conferencia de Australia (1979) se establecen procedimientos para actuar sobre el "tejido histórico" (fabric, en inglés) de un lugar para conservar, mantener, preservar, restaurar, reconstruir o finalmente adaptar sus condiciones materiales a un uso compatible sin alterar su valor cultural. En la conferencia de Washington (1987), se plantean aspectos más específicos a considerar en la conservación de áreas urbanas y ciudades históricas, como la trama urbana definida por su parcelación y sus vías; la relación entre lo edificado y los espacios abiertos, relaciones entre área urbana o ciudad y su entorno natural o modificado por el hombre, etc.

Finalmente, en las últimas conferencias sobre el tema del patrimonio cultural se ha reivindicado el papel que asume este proceso cultural de protección del patrimonio en la preservación de la identidad de culturas minoritarias y su diversidad, frente al proceso de globalización y homogeneización que imponen culturas dominantes, ya sea a escala internacional, como a escala nacional, por ejemplo, entre la sociedad urbana y la sociedad rural y aún al interior de esta última, etnias marginadas del desarrollo nacional (Japón, 1994 y Brasilia, 1995).

2. Ciudad, territorio y paisaje como patrimonio

La identificación del patrimonio histórico, cultural, arquitectónico, urbanístico y del paisaje, a escala de los diagnósticos del desarrollo local (comunal y urbano), es cada vez más frecuente y se torna en una materia obligada de evaluación con fines de su incorporación en los planes de desarrollo local y regional: "considerando los recursos limitados de que disponen los pueblos latinoamericanos, el aprovechamiento de lo que ha sido construido en el pasado, significa una economía".¹

El proceso de valoración del patrimonio, lo entenderemos como un proceso cultural e ideológico que ha formado parte de toda esta construcción del "desarrollo planificado" que en nuestro país alcanza una cierta significación a mediados de los cincuenta y bajo la experiencia de los gobiernos que imprimen una fuerte intervención estatal, durante el llamado etapa de "sustitución de importaciones". Este proceso desencadena un proceso de modernización de la economía chilena, cuando se intenta darle una mayor racionalidad a los procesos productivos a escala nacional y regional, incluida la evaluación del patrimonio de recursos naturales del país, (energía, minería, etc.), necesarios para sustentar un nuevo desarrollo industrial.

² Coloquio sobre la protección del patrimonio arquitectónico y de conjuntos tradicionales e históricos, México, 1972, cit. Revista CA n° 16, 1976.

La evolución de las ciudades chilenas, tiene antecedentes mucho más antiguos que este proceso modernizador de mediados del siglo XX. Sus raíces se encuentran en la colonización española y diversas formas de urbanización racionalizada, como la red de fortificaciones para afianzar la conquista, la red de centros poblados para administrar el territorio en una etapa más avanzada, políticas más circunstanciales para reordenar y repoblar los centros poblados a fines del siglo XVIII, los inicios republicanos y sus primeras obras de afianzamiento del estado y consolidación del territorio nacional, etc.

Si bien, los factores que influyeron históricamente en la incorporación de técnicas para la regulación del uso del suelo y el crecimiento expansivo de los asentamientos urbanos tienen que ver con múltiples causas, tales como las migraciones campo-ciudad, la incorporación de la actividad industrial en la aglomeración urbana, la invasión del vehículo automotor en el tráfico urbano, la emigración de los residentes del casco histórico a la periferia de la ciudad, la ocurrencia permanente de desastres naturales, especialmente sísmicos, etc., sólo en la década del sesenta se inicia una etapa más institucionalizada de planeamiento urbano con la creación de un Ministerio de Vivienda y Urbanismo (1965).

Un hito oficial en la aplicación de conceptos modernos de valorización del patrimonio histórico es la publicación de la Ley que crea el Consejo de Monumentos Nacionales (1925), mientras que la implementación de normativas de conservación de los recursos patrimoniales al interior de las ciudades, sólo se produce en la década de los sesenta y probablemente, la acción más institucionalizada tiene que ver con la creación de la CORMU (1965), que tuvo la función de remodelar los cascos antiguos de las ciudades que se encuentran ya en esa época en franco deterioro físico, ambiental y social.

La evolución de la sociedad y el estado chileno, ha incorporado progresivamente la necesidad de considerar la dimensión territorial en la práctica política y de planeamiento económico, para hacer efectivo el dominio sobre el espacio geográfico que administra. La evaluación de recursos territoriales en la etapa de diagnóstico incorpora en forma creciente la noción de un recurso especial, el patrimonio, pero que desde el punto de vista de las localidades periféricas, tiene un valor diferente al que le da el gobierno central. Esta diferencia suele fundarse en valores que tienen que ver con factores culturales antes que económicos, geográficos, políticos, etc.

3. Patrimonio en la periferia.

No resulta difícil asociar el patrimonio arquitectónico heredado con la concentración geográfica de edificios con esta valoración, en el centro de las ciudades en Latinoamérica, aunque no muchas como es el caso de Quito, Ecuador, han sido capaces de preservar un tejido urbano homogéneo, como “centro histórico” protegido. En el caso de Santiago, sólo en el año 1989, se incorporó a la normativa del planeamiento urbano comunal, una zonificación de “zonas típicas” y “sectores de conservación histórica” de acuerdo a la normativa vigente con el fin de asociar a los escasos Monumentos Históricos protegidos en el centro de la ciudad, sus medios ambientes circundantes y un precario “paisaje urbano” asociado a espacios públicos y áreas verdes de cierto valor patrimonial histórico y ambiental.

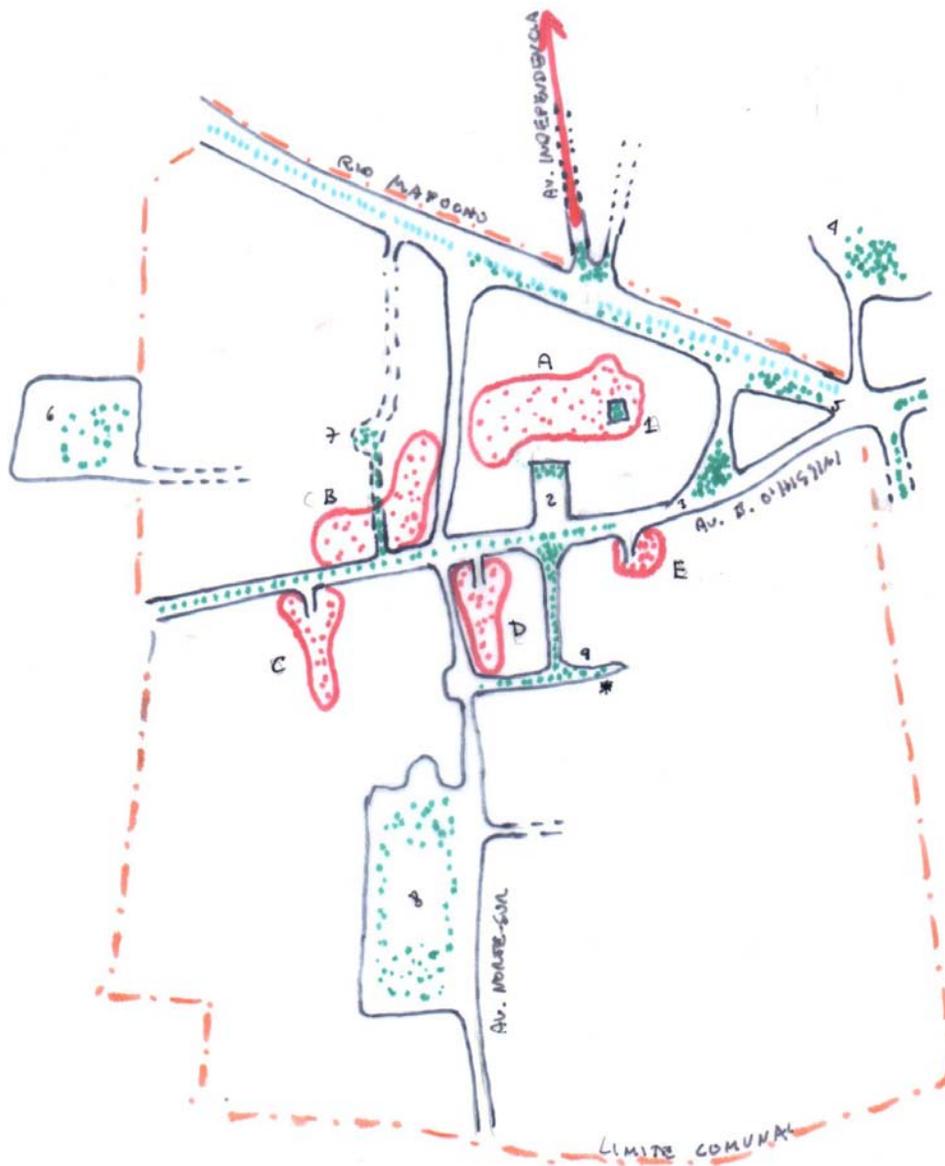
No parece apropiado hablar de un centro histórico en el caso de Santiago y se acostumbra a denominar “casco antiguo” al damero fundacional y a la persistencia del trazado de espacios públicos, calles, plazas, etc., como marca de identidad de la comuna, sede de la capital nacional. Es así como las “zonas típicas” que protegen micro unidades de patrimonio arquitectónico, urbanístico, histórico, ambiental y paisajístico, se definen como entornos muy restringidos de la plaza de armas (época colonial-republicana) y algunos tramos de las calles Dieciocho, y Avenidas Brasil y República (siglo XIX).

Durante la época colonial, la periferia rural de chacras en torno al damero fundacional se mantuvo estable, con escasas manifestaciones de obras físicas construidas, a excepción de ciertos bolsones en proceso de parcelación semi-urbana (hoy llamaríamos “de agrado”) como La Chimba, al norte del río Mapocho y el sector de parcelas de Ñuñoa, al suroriente de la comuna de Santiago. La cartografía histórica, no recoge la presencia de asentamientos precarios producto de inmigrantes y desplazados de la continua guerra en el sur y la propia campaña de independencia, a lo largo del siglo XIX. Es así como, se sostiene que el “Plan de Obras” del Intendente Vicuña Mackenna contempla el diseño de un anillo de circulación vial para separar la supuesta ciudad formal que se desea modernizar, de los numerosos asentamientos precarios que rodean la ciudad de fines del siglo XIX.

Esta periferia urbana precaria e informal sigue creciendo en forma sostenida, aunque sin reconocimiento oficial (levantamiento cartográfico), hasta que se producen movimientos migratorios explosivos, con la crisis salitrera en el norte del país y se hace necesario un trabajo de ordenamiento de la ciudad. La contratación del urbanista austríaco Karl Brunner (1929-1934) tiene por propósito la creación de un instrumento de modernización de la planta urbana para acoger entre otros factores, las nuevas tecnologías de transporte público, ferrocarril interurbano, tranvías y los primeros vehículos automotores. Las propuestas urbanísticas de Brunner también incluyen la ordenación de la expansión periférica en función de los principales accesos a la ciudad y su rol en la orientación del proceso de industrialización del país que se concentra en la ciudad capital.

A menudo se destaca la visión modernizadora de Brunner en relación al casco o trama antigua de la ciudad, mediante un reconstrucción de la jerarquía vial con ensanches, aperturas de diagonales, nuevos nodos y plazoletas de organización del espacio público, etc. También es notable la visión profética de Brunner relacionada con la revalorización del camino a Puente Alto (sector Vicuña Mackenna), para localizar zonas de industrias de bienes orientados al consumo final de la población santiaguina y el rol del Camino a Melipilla (sector Maipú-Cerrillos), para localizar industria más moderna de bienes intermedios y de capital que sólo se materializarían dos décadas después. También predice el rol de la salida al norte como apta para localización de industria contaminante fumígena por la dirección de los vientos dominantes en la cuenca (hoy sector Quilicura).

Gráfico 2: Comuna de Santiago y "centro histórico", zonas protegidas



Simbología:

- A Entorno de Plaza de Armas
- B Entorno de av. Brasil
- C Entorno de av. República
- D Entorno de av. Dieciocho
- E Entorno de Iglesia San Francisco

Areas verdes principales:

- 1) Plaza de Armas. 2) Centro Cívico (La Moneda). 3) Cerro Santa Lucía. 4) Parque Forestal. 5) Cerro San Cristóbal. 6) Quinta Normal. 7) Plaza Brasil. 8) Parque O'Higgins. 9) Parque Almagro (* U. Central).

En los años treinta también hay una reforma administrativa para separar el desarrollo periférico de la ciudad central. Es así como se crean nuevas comunas en la periferia de Santiago

como Ñuñoa al oriente, San Miguel al sur y Conchalí al norte. Karl Brunner alcanza a formular durante su estadía sendos planes de desarrollo territorial para las comunas de Ñuñoa y San Miguel (al oriente y sur de Santiago, respectivamente)

4. Modernidad, patrimonio y desarrollo local.

La modernidad se proyecta en la época de los sesenta, en el campo de la Arquitectura, como una ruptura con el pasado; como una forma de pensar que sostiene la necesidad de construir un futuro que supere los problemas del presente, por lo general, herencia del pasado. Las formas de hacer de la "tradicición" deben ser reemplazadas por nuevas formas de actuación e intervención. Así como Brasilia se autoproclama como la "ciudad del futuro". una nueva arquitectura y un nuevo diseño urbano debe reemplazar las obsoletas tramas urbanas legadas por el pasado histórico. Por ejemplo, el concepto de "unidad vecinal" (Villa Olímpica, Villa Portales, etc) y conjuntos de "remodelación urbana" como San Borja, son los nuevos patrones propuestos para el desarrollo del espacio urbano residencial santiaguino a mediados del siglo XX. La modernidad también significa una ruptura en el orden espacial y territorial: la edificación moderna es una obra humana "artificial", diferente a la naturaleza y sus nuevas relaciones con ella están especificadas en los CIAM, principalmente en la Carta de Atenas.

Estas relaciones temporales y espaciales: pasado-presente-futuro y ciudad-naturaleza (o ciudad-campo), que son materia de doctrina en las raíces del Movimiento Moderno, comienzan a ser cuestionadas y revisadas en nuestro medio, con el transcurrir de los sesenta y con la ejecución y evaluación de algunas obras realizadas con la impronta ideológica de la modernidad, por ejemplo, en el campo de la vivienda de interés social. Uno de estos factores tiene que ver con la necesidad de reordenar el patrón de crecimiento metropolitano y la reforma del sistema de vialidad y transporte que requiere el explosivo crecimiento de la aglomeración metropolitana de Santiago.

El inicio de la década de los sesenta, es especialmente significativo en la configuración histórica del planeamiento urbano en Chile, tanto en las propuestas de intervención, como en la evaluación crítica de lo que se estaba haciendo. El Plan Intercomunal de Santiago, que se aprobó en 1960 para orientar el crecimiento de la capital del país, contiene algunos elementos de modernidad en las modalidades de intervención y regulación normativa, especialmente del crecimiento y de la necesidad de establecer límites inspirados en la idea del cinturón verde del Plan de Londres (1948).

Debemos decir que la idea de cinturón verde, como mecanismo de regulación del crecimiento urbano, no parece ser dominante en los años sesenta, cuando parecen campar las ideas de planeamiento de la ciudad moderna de Le Corbusier. Un ejemplo, es la concepción de Brasilia. No sólo el proyecto ganador de Lucio Costa, sino los proyectos finalistas presentan la clara pretensión de un artefacto construido por el hombre en un medio natural dominado o regulado por esta intervención urbana y relativamente abstracto en las dimensiones tradicionales del planeamiento físico de la época en recursos de suelo y limitantes geográficas para el desarrollo.

Santiago y Brasilia en los años sesenta, son ejemplos de algunos de los modelos alternativos de planificación urbana que se experimentan en esa época, donde se introducen progresivamente nociones

de sistemas regulados y relaciones ecológicas entre sistemas artificiales y naturaleza. Un ejemplo de los primeros, sistemas regulados, son las propuestas de ciudades satélites y de las segundas son las visiones territoriales y ambientales de ciudades en su región y su país, que como entorno de ciudades, tienen una expresión determinante, rural y natural, sobre el desarrollo urbano.

La reestructuración de la accesibilidad y las funciones de circulación interna de una aglomeración urbana que ya alcanza a los tres millones de habitantes, cuando se aprueba el nuevo Plan Regulador Intercomunal de Santiago en 1960, impone un enfoque modernizador de grandes autopistas de acceso y anillos de circunvalación, que reorganicen la trama urbana de origen colonial. Esta modernización de la vialidad metropolitana, va acompañada con una propuesta de reordenamiento de la actividad productiva industrial, comercial, servicio y la expansión habitacional de la periferia.

En la segunda mitad del siglo XX, se ha incorporado progresivamente la necesidad de considerar la dimensión territorial en la práctica política y de planeamiento económico, para hacer efectivo el dominio sobre el espacio geográfico que administra. La evaluación de recursos para el desarrollo en la etapa de diagnóstico local incorpora en forma creciente la noción de un recurso especial, el "patrimonio territorial", pero que desde el punto de vista de las localidades periféricas, tiene un valor diferente al que le da el gobierno central. Esta diferencia suele fundarse en valores que tienen que ver con factores culturales antes que económicos, geográficos, políticos, etc., o sea que se trata de valores "intangibles", junto con los tangibles o materiales, como la "historia del lugar", modos de vida y modos de producción tradicional asociados a lugares específicos y que muchas veces se constituyen en la "singularidad" del lugar, la imagen o el paisaje del lugar, como proceso cultural colectivo, etc

Ya que el estudio del patrimonio etnográfico abarca "los elementos materiales como inmateriales, pertenecientes a los niveles tecno-económico, social e ideológico, con realidad directamente perceptible o con significaciones simbólicas, que están referidas al comportamiento, al pensamiento y a la expresión de sentimientos de los grupos sociales que integran una colectividad o pueblo específico", es inevitable el análisis de la relación entre vestigios materiales de lugares y vestigios inmateriales como la memoria individual y colectiva de las formas de vida y producción que han transcurrido en esos lugares y la "historia" oficial construida sobre esos sucesos.

Sin embargo, cuando la destrucción de los vestigios materiales, en algunos casos involuntaria, desde el punto de vista de la comunidad, los vestigios intangibles de la memoria pueden ser reconstruidos en forma simbólica, en un tipo de museo de sitio cuya función es contar una historia y reflexionar sobre su significado, utilizando medios o recursos actuales como la pintura, la fotografía, el cine, la escultura, la arquitectura, etc. En cierta medida esta es una actividad que realiza la arqueología que pretende contar una historia sobre la cual existen escasos vestigios materiales para imaginar sucesos que no fueron muchas veces vistos, ni documentados por seres human

III CONFIGURACIÓN BÁSICA DEL TERRITORIO Y PAISAJE METROPOLITANO

Este trabajo se refiere a un proceso territorial de configuración de una periferia suburbana que se intenta regular y ordenar con un instrumento de planeamiento de escala micro-regional, para la administración de un territorio, convencionalmente denominado "región metropolitana" y que contiene la ciudad capital de Chile, a comienzos de los sesenta.

Los rasgos básicos de esta configuración son un marco físico natural de relieve e hidrografía y una estructura física de redes viales, urbanas, etc.

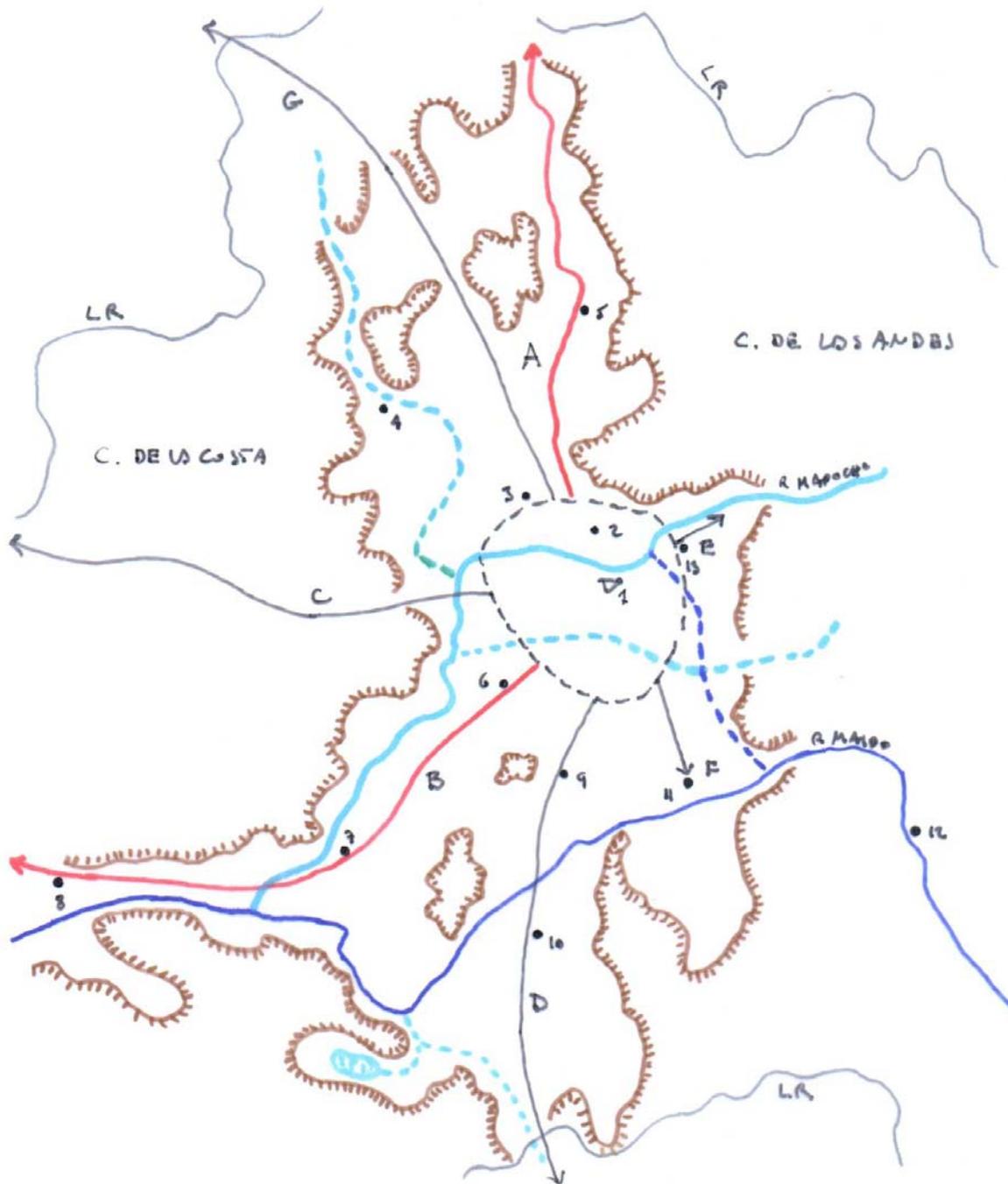
La región metropolitana de Santiago, tiene una superficie de 15.554,5 km² (sólo un 2.1% del territorio nacional), limitada al oriente por la Cordillera de Los Andes, al poniente, la Cordillera de la Costa, al norte, el cordón montañoso de Chacabuco y al sur, la Angostura de Paine.

El relieve de la región metropolitana de Santiago se describe por tres componentes principales: la cuenca de Santiago, que es una unidad orográfica con 80 km de longitud y 35 km de ancho (donde la ciudad de Santiago, se encuentra a 520 m de altura); la cordillera de Los Andes con alturas como el Tupungato (6570 m), y la cordillera de La Costa con alturas como El Roble (2222 m).

La hidrografía de la región se compone de la hoya hidrográfica del río Maipo, con una superficie de 15.380 m². Sus afluentes cordilleranos son los ríos Volcán, Colorado y Yeso. Los afluentes de la cuenca son el río Mapocho por el norte (que drena las aguas de los esteros Lampa y Colina) y en el curso inferior, el estero Puangue.

El sistema hidrográfico natural está modificado por un sistema de canales donde se destaca la canalización de las aguas de la quebrada de Macul (llamado Zanjón de la Aguada) y el canal San Carlos que lleva aguas del Maipo al Mapocho por el sector precordillerano.

Gráfico 3: Cuenca de Santiago: unidades morfológicas.



- (1) Centro o casco histórico de Santiago. 2) Localidad de Conchalí (área de estudio). 3) Quilicura. 4) Lampa. 5) Colina. 6) Maipú. 7) Talagante. 8) Melipilla. 9) San Bernardo. 10) Paine. 11) Puente Alto, 12) San José de Maipo. 13) Vitacura.

La accesibilidad natural que permite la topografía de la cuenca de Santiago ha sido mejorada y habilitada progresivamente por redes viales, cuyos ejes o corredores principales, tomando como referencia la ubicación del centro histórico (trama fundacional) de Santiago (1) son los siguientes:

- A. Prolongación del denominado camino del Inca, o camino de Chile, que utilizaron los incas para colonizar primero el valle de Aconcagua y luego hasta el río Maule.
- B. Prolongación del camino anterior siguiendo el curso del río Mapocho, hasta su encuentro con el río Maipo (denominado camino a Melipilla).
- C. Camino a Valparaíso construido en la Colonia, cruzando la cordillera de la Costa por las cuestas de Lo Prado y Zapata.
- D. Camino al sur, cruzando el río Maipo y Angostura de Paine.
- E. Camino al cajón del Maipo, en la cordillera de los Andes, a través del denominado Llano de Maipo.
- F. Camino al Cajón o curso superior del Mapocho.
- G. Ruta 5 Norte

Esta trama básica de accesibilidad, que existía ya con toda probabilidad a la llegada de los españoles, orientó el asentamiento de las comunidades indígenas, las colonias incas y las fundaciones españolas y republicanas de infraestructuras rurales y urbanas como se verá más adelante.

El plano básico se complementa con el trazado del anillo de circunvalación proyectado en 1960 y habilitado hacia 1994. Esta obra de infraestructura debe cumplir un papel fundamental en la configuración del paisaje y territorio de la región.

IV FASES HISTORICAS DE TRANSFORMACIÓN DEL PAISAJE METROPOLITANO

Un supuesto básico de este trabajo es que el paisaje se puede describir históricamente como una sucesión de transformaciones de territorios periféricos, que se explican en gran medida por decisiones que se toman en centros externos al paisaje observado. Las relaciones centro-periferia son sistémicas, es decir se explican como partes de un todo, pero también son relativas, por ejemplo, un centro puede ser periferia a su vez de otro centro, jerárquicamente mayor (como Santiago lo ha sido sucesivamente del Cuzco, Lima y después en la época republicana, de otros centros mundiales al menos en plano cultural, comercial, etc.),

En forma convencional se identificarán fases de transformación explicadas por intervenciones territoriales relacionadas con obras significativas de infraestructura física como mecanismos de desarrollo de los asentamientos humanos. Estas obras no pretenden explicar el desarrollo, sino que la percepción de este como paisaje resultante.

1. La configuración prehispánica: asentamiento territorial de pueblos originarios hasta la colonización incaica: colonias agrícolas y el pucará del cerro Chena (1480).
2. La transformación colonizadora: desde la fundación de Santiago y la ocupación territorial periférica: chacras y grandes haciendas (1541-1750)
3. La transición colonial republicana desde el repoblamiento de ciudades hasta la consolidación urbana de la capital de la nueva República (tajamares) (1750-1810)
4. La transformación del valle del Maipo: desde la construcción del canal San Carlos hasta la reurbanización de Santiago (1828-1875).
5. Modernización de Santiago y ordenamiento de la periferia metropolitana (1930-1960): el cinturón suburbano.

Descripción general:

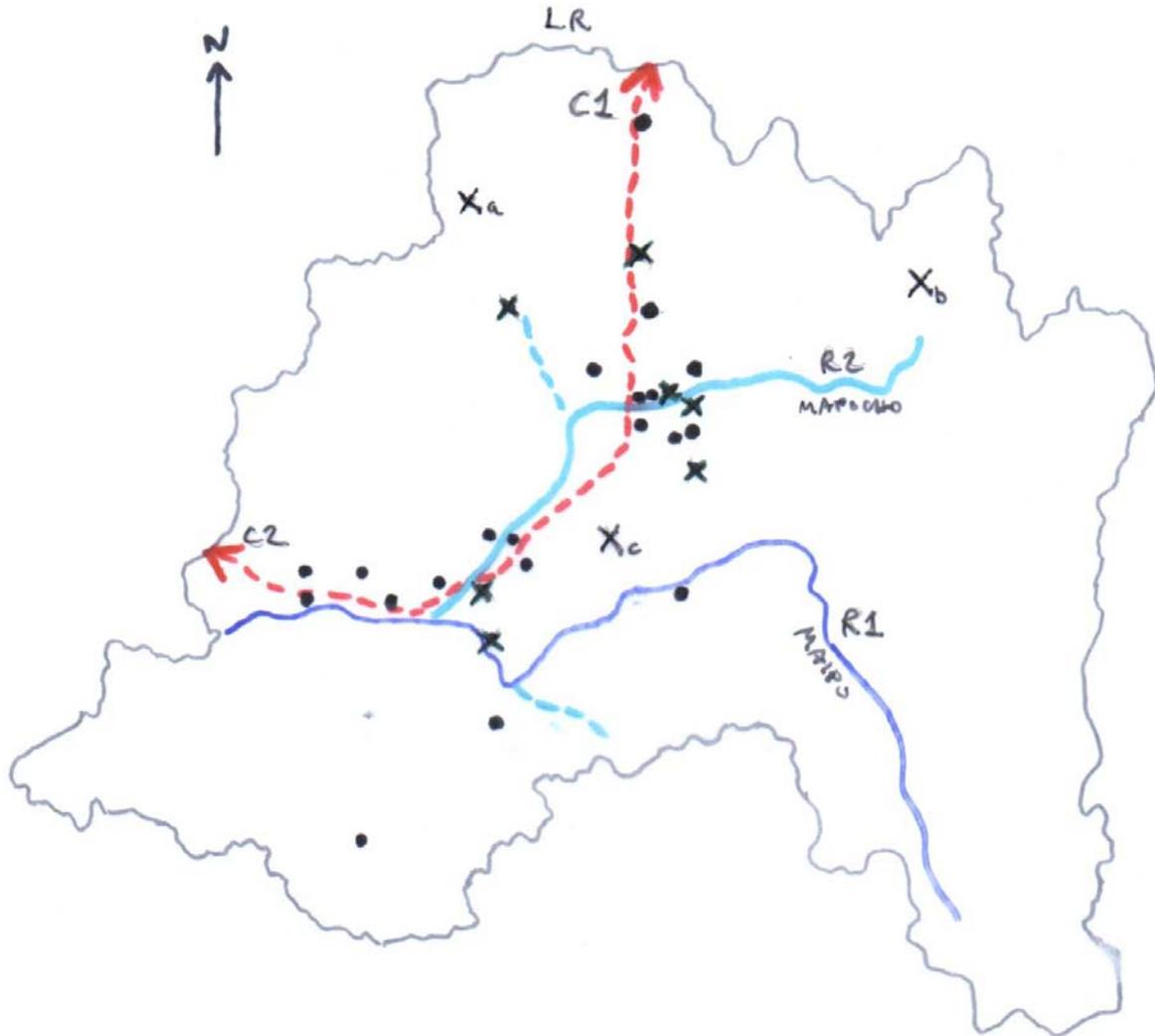
1. La configuración prehispánica: asentamiento territorial de pueblos originarios hasta la colonización incaica: colonias agrícolas y el pucará del cerro Chena (1480).

El proceso de asentamiento humano prehispánico presenta una infraestructura de ocupación del territorio muy precaria, debido a la incipiente agricultura de los indígenas, que además probablemente ya en la época de colonización inca, se están reacomodando en la cuenca de Santiago, debido a las presiones de las migraciones mapuches venidas del lado argentino (Neuquén), que se han introducido como una cuña, desde el río Maule hacia el sur. Esto ocurría sólo un siglo antes de la llegada de los españoles. La colonización incaica que se produce, poco después con dos expediciones sucesivas, alrededor de 1460 y 1480, respectivamente, introduce algunos elementos básicos de infraestructura vial y productiva que los españoles encuentran a su llegada, ya en 1536.

Hay que tomar en cuenta que la primera expedición inca (Manco Capac), se concentró principalmente en el valle del Aconcagua, al norte de Santiago y en torno a la actual ciudad de Quillota y lavaderos de oro como Marga-Marga. Sólo la segunda expedición inca (Huaina Capac) que avanza hasta el río Maule, donde es rechazada por los mapuches, incorpora algunos rasgos culturales en el paisaje original de la cuenca de Santiago. Estos elementos consolidan el patrón de asentamiento indígena que se encuentra alineado siguiendo el curso del río Mapocho, en el sentido Nororiental-surponiente, hacia su confluencia con el río Maipo. Es así como se mejora la primera vía de comunicación terrestre que comunica el valle del Aconcagua con el valle del Mapocho, a través de la cuesta de Chacabuco. Esta podría ser considerada como el tramo final del camino del inca que incorpora este territorio al imperio administrado desde el Cuzco. El trazado del camino que une los asentamientos del río Mapocho, como Huechuraba, Huelén, Vitacura y otros, con los asentamientos de la confluencia del Mapocho, Melipilla, Talagante, etc., pudo haber sido el más importante de la época preincaica, en la cuenca de Santiago.

Gráfico 4 : Poblamiento pre-hispánico, siglo XV-XVI

Simbología:



- LR *Límite región metropolitana*
- R1 *Río Maipo*
- R2 *Río Mapocho*
- C1 *Camino de Chile o Camino del Inca*
- C2 *Camino a Melipilla*
- *localidades picunches*
- x *colonias incaicas (mitimaes)*
- x1 *lavadero de oro (Lampa)*
- x2 *adoratorio inca (cerro El Plomo)*
- x3 *fortaleza (pucará del cerro Chena)*

Los elementos materiales que introducen algunas modificaciones significativas al paisaje original son: el mejoramiento y habilitación de tambos (lugares de descanso) en el camino de acceso norte; la creación de colonias agrícolas (mitimaes), en lugares ya habitados, como Colina, Lampa, Apoquindo, Macul, Maipo, etc.; la construcción de acequias de regadío desde el río Mapocho, como Vitacura, Ñuñoa, Apoquindo, Tobalaba, etc.; lavaderos de oro, como Til Til; fortalezas, como el

pucará del cerro Chena, lugares de culto religioso, como el adoratorio del cerro El Plomo, etc.

Los vestigios materiales de este proceso cultural incaico, sólo se pueden reconocer en la persistencia del trazado del camino del inca en la actual Av. Independencia que termina en el cruce con el Mapocho; de las acequias de regadío, se puede reconocer la que regaba el sector El Salto, desde Vitacura; el pucará del cerro Chena, en proceso de estudio arqueológico. El resto de los lugares mencionados, se pueden reconocer por su denominación mapuche, si son asentamientos picunches o preincaicos y denominación quechua si corresponden a colonias incaicas. El actual camino a Melipilla, se supone que sigue el trazado original de la época picunche o preincaica.

2. Desde la fundación de Santiago y la ocupación territorial periférica: chacras y grandes haciendas (1541-1750)

El proceso de colonización española se inicia con la expedición de Almagro que llega al valle del Aconcagua en 1536. Esta expedición avanza hasta la confluencia de los ríos Ñuble e Itata, donde hay un combate con los mapuches. La expedición de Almagro retorna al Perú y no hay vestigios materiales de su paso por el valle del Mapocho. La expedición de Valdivia realizada poco después en 1540, llega al borde norte del río Mapocho donde instala un campamento en Huechuraba. Desde allí realiza 3 viajes de reconocimiento del territorio de la cuenca y se decide fundar la ciudad de Santiago en la localidad de Huelén, a los pies del cerro del mismo nombre y entre dos brazos del río Mapocho, desplazando a los indígenas allí asentados.

Esta fundación urbana, inicia un proceso de transformación del paisaje antropizado en forma muy precaria por las culturas indígenas, y tiene un marcado acento “rural”, puesto que no se realiza una nueva fundación urbana en la cuenca de Santiago hasta 1742, que se funda la ciudad de Melipilla, en la localidad indígena del mismo nombre. El proceso de transformación del paisaje, a partir de esta infraestructura urbana, también muy precaria en sus inicios, se materializa en la parcelación de solares y chacras en la periferia inmediata de la trama fundacional de Santiago y se complementa en el resto de la periferia habitable de la cuenca, con la constitución de las encomiendas que serán la base de la creación de haciendas, lo que produce la primera transformación significativa de la periferia rural de esta fundación urbana, durante el siglo XVII,

El gran terremoto de 1641 destruyó totalmente a Santiago, a excepción de los muros de la iglesia de San Francisco. Prácticamente toda la edificación urbana heredada de esa época, es posterior a esa fecha. De modo que los vestigios materiales de esta época corresponden a la reconstrucción posterior al terremoto, tanto en la ciudad como en las haciendas de la periferia rural. Tanto en la reconstrucción urbana como en la construcción de haciendas tienen un rol muy importante las comunidades religiosas que se incorporan al proceso de colonización española. Ya a partir de 1552 llegaban las primeras comunidades religiosas de Dominicos, Franciscanos y Mercedarios y en 1593, los jesuitas, que además participan activamente en la construcción de obras en el sector rural como San Ignacio de Huechuraba y Calera de Tango, ambas declaradas Monumentos Nacionales.

Gráfico 5: Colonización hispánica, siglos XVI-XVII.



Simbología:

- R1 río Maipo
- R2 río Mapocho
- R3 estero Lampa
- R4 estero Angostura
- C1 camino de Chile
- C2 camino a Melipilla

fundación o reconstrucción urbana:

- O. Santiago, fundación 1541, reconstrucción terremoto 1647.
- o. Melipilla fundación, 1742
- :o: Creación de haciendas (mayorazgos 1703-1789)

3. La transición colonial republicana desde el repoblamiento de ciudades hasta la

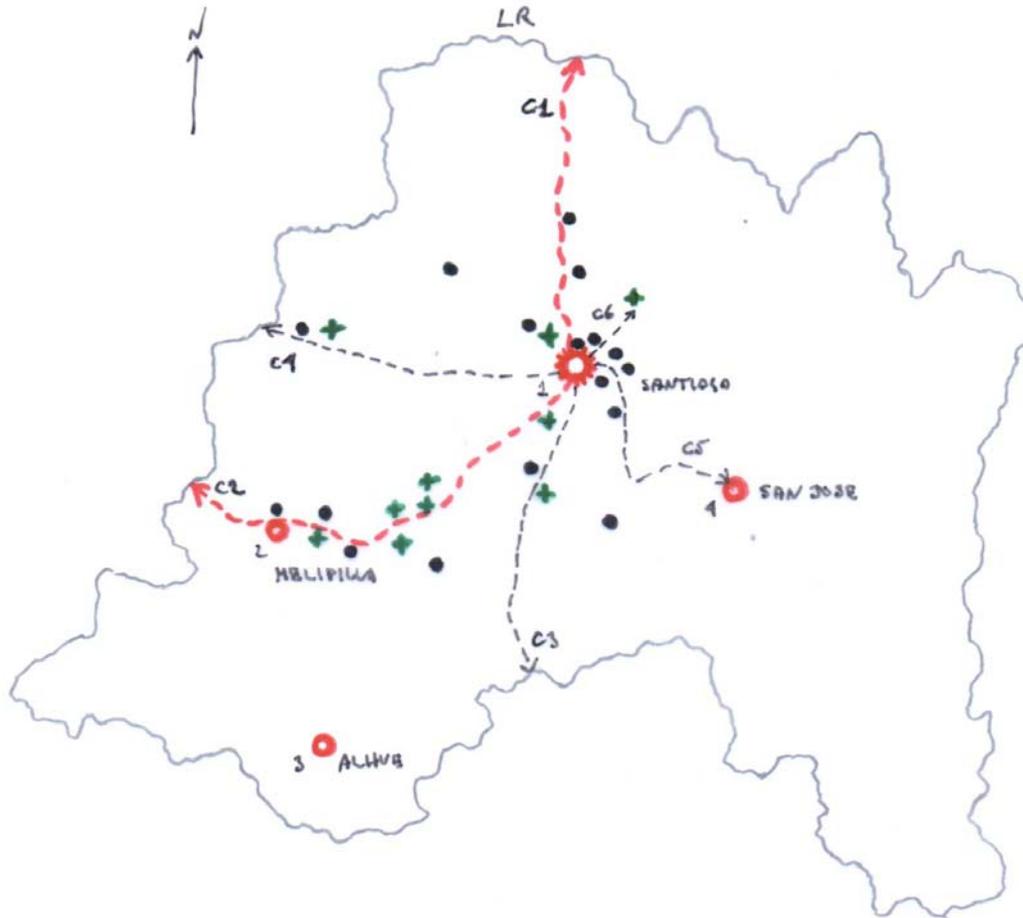
consolidación urbana de la capital de la nueva República (tajamares) (1750-1810).

La dinastía de Borbones en España hacia 1700, introduce diversas reformas administrativas en las colonias que van a provocar cambios significativos en el desarrollo territorial del país y en particular de la región santiaguina. La nueva política de fundación de ciudades que se materializa con la fundación de San Felipe (1740), Melipilla (1742), Rancagua (1743) y San José de Maipo (1791), crea necesidades de mejoramiento de la infraestructura de vialidad, entre estas nuevas ciudades y Santiago. En 1791 se inicia además la construcción de un camino empedrado hacia Valparaíso, sobre un antiguo camino caballar.

La infraestructura urbana de Santiago, se ve beneficiada por nuevas obras públicas destinadas a contrarrestar las frecuentes y destructoras inundaciones y terremotos que afectaban periódicamente a la ciudad. En 1749 se inicia la reconstrucción de puentes y tajamares destruidos por una crecida del río en 1748. En 1767 se inicia la construcción del puente de piedra (Cal y Canto) sobre el río Mapocho y en 1792 se inicia la construcción de los tajamares diseñados por Toesca.

Los vestigios materiales de la infraestructura de esta época más significativos, son el puente de Cal y Canto y los Tajamares de Toesca, aunque ambos están desaparecidos o absorbidos por el desarrollo posterior de la ciudad. Nuevas obras de infraestructura metropolitana (principalmente las obras del metro), han puesto al descubierto los restos arqueológicos de esas obras coloniales tardías.

Gráfico 6: Repoblamiento urbano, s. XVIII.



Simbología:

- LR *límite región metropolitana*
- C1 *camino de Chile*
- C2 *camino a Melipilla*
- C3 *camino al sur*
- C4 *camino a Valparaiso*
- C5 *camino al cajón del Maipo*
- C6 *camino al cajón del Mapocho*
- o. *localidades rurales origen prehispánico*
- +. *Localidades rurales colonización hispánica*
- O. *fundación o reconstrucción urbana*
- O1 *Santiago, gran inundación 1783.*
- O2 *Melipilla, fundación, 1742 (Manso de Velasco)*
- O3 *Alhué, fundación, 1755 (Manso de Velasco)*
- O4 *San José de Maipo, 1792 (A. O'Higgins)*

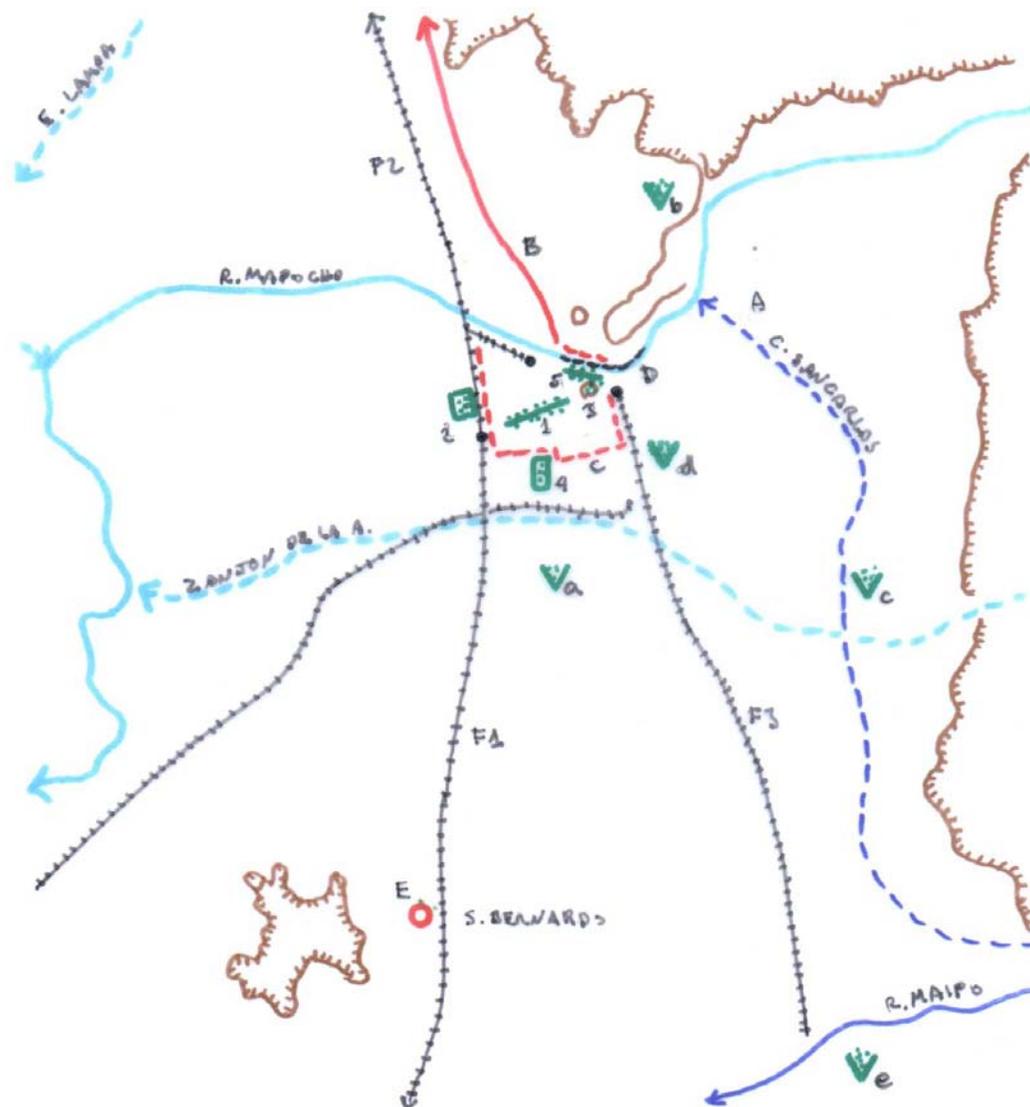
4. La transformación del valle del Maipo: desde la construcción del canal San Carlos hasta la reurbanización de Santiago (1828-1875).

Probablemente la obra de infraestructura más importante de los comienzos de la República es

la construcción del Canal San Carlos, que llevaría las aguas del río Maipo al río Mapocho. Aunque se inició en 1802, sólo se pudo terminar hacia 1826. Esta obra permitió el desarrollo de esta gran porción del territorio situada entre los ríos Mapocho (norte y norponiente) y Maipo (sur). La construcción de una red de canales complementarios a esta obra permitió el cultivo intensivo de esta zona, donde la introducción de viñas industriales, a partir de 1851 (viña Cousiño-Macul), provoca los mayores cambios en el paisaje metropolitano de Santiago en esa época. Otras viñas importantes son: Santa Carolina en Macul (1875), Santa Carolina, Alto Jahuel, Paine (1875), Concha y Toro, Pirque (1883), etc.

A mediados del siglo XIX se inicia la construcción de la red ferroviaria que uniría en forma acelerada y eficiente los territorios periféricos de la naciente república. En 1857 se inicia el servicio de ferrocarril entre Santiago y San Bernardo (fundada en 1833) y en 1859 se inaugura el puente ferroviario sobre el río Maipo. En 1863 se inaugura el ferrocarril entre Santiago y Valparaíso. Un ramal ferroviario muy importante para el desarrollo de la periferia suroriente de la cuenca de Santiago fue la construcción del ferrocarril entre Providencia y Pirque (viña Concha y Toro) en 1894.

Gráfico 7: Formación republicana y transformación del llano de Maipo.



Simbología:

Obras de infraestructura:

- A: Construcción del Canal San Carlos (1826)
- B Camino de Cintura (1872, Intendente Vicuña Mackenna)
- C Pavimentación av. Independencia (1871)
- D Canalización del río Mapocho (1891)
- E Fundación de la ciudad de San Bernardo (1833)
- F Ferrocarril: F1) a San Bernardo, 1857; F2) a Valparaíso, 1862; F3) a Pirque, 1894.

Creación de viñas:

- Va) viña Ochagavía. 1851
- Vb) viña Conchalí, 1856
- Vc) viña Cousiño Macul, 1856
- Vd) viña santa Carolina, 1875
- Ve) viña Concha y toro, 1882

Creación de parques públicos:

- 1) Alameda, 1820; 2) Quinta Normal, 1846; 3) Cerro Santa Lucía, 1872; 4) Parque Cousiño (hoy O'Higgins), 1873; 5) Parque Forestal, 1901.

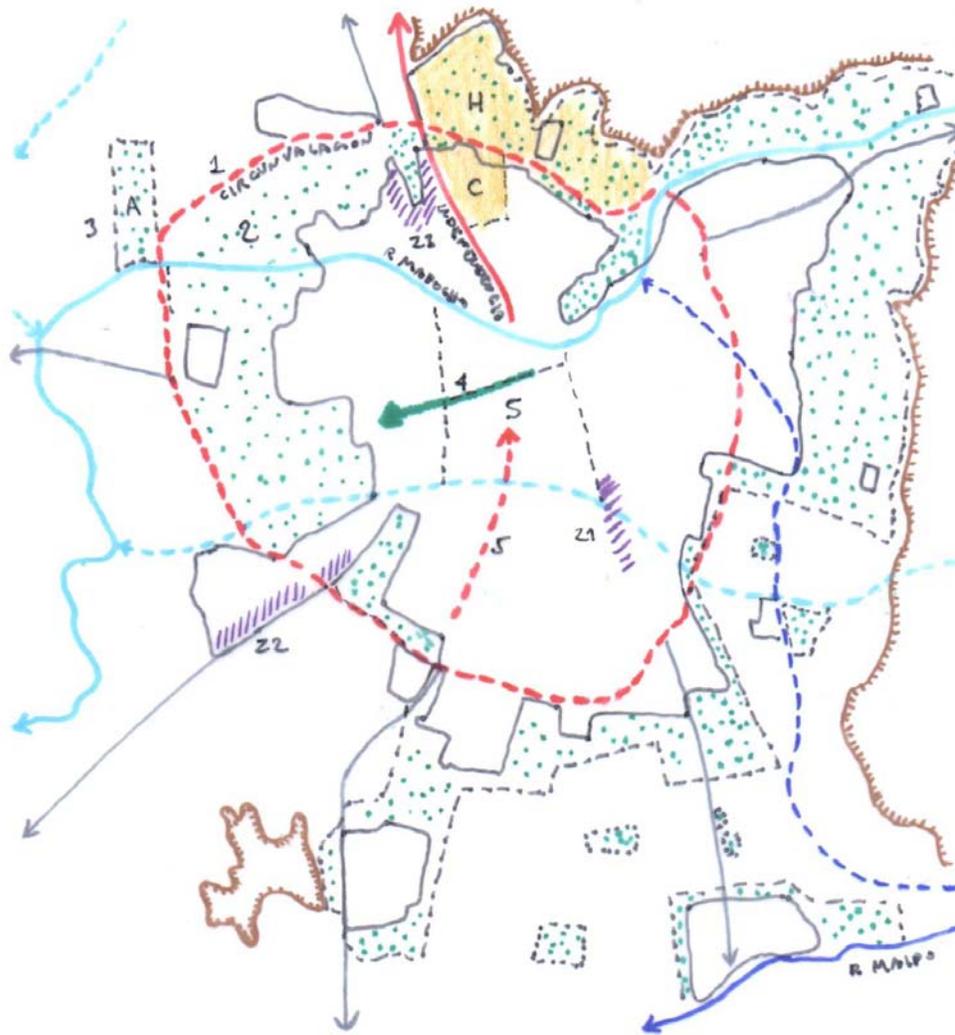
5. Modernización de Santiago y ordenamiento de la periferia metropolitana (1930-1960): el cinturón suburbano.

Santiago en los sesenta construye una imagen de ordenación del territorio que pretende armonizar el crecimiento pronosticado para la aglomeración metropolitana en un horizonte de 30 años con su entorno agrícola que se ve amenazado por las tendencias de expansión urbana y con su entorno natural montañoso que por sus características de inhabitabilidad se considera menos amenazado. Los mecanismos de regulación del sistema metropolitano, son una propuesta de densificación del área urbanizada, alternativas de crecimiento urbano satelital y una faja de regulación suburbana.

Una imagen poco conocida es la proyección de un cinturón verde o más bien denominado "suburbano" en la propuesta de zonificación del Plan Intercomunal de 1960, como un mecanismo de regulación de la expansión urbana de Santiago. Esta propuesta mucho más indicativa que normativa en su expresión legal se refuerza con el proyecto de cinturón agrícola que está contenido en el Plano Microrregional para la Región Metropolitana de Santiago que hace el MOP en 1964.

El propósito de esta iniciativa es producir un borde racional, coherente y estructurado, en el contacto entre las áreas urbanas y rurales, creando zonas suburbanas, especialmente formadas por áreas recreacionales, de equipamiento metropolitano, sectores de parcelas residenciales y de producción agrícola intensiva, evitando el deterioro que produce la expansión urbana sobre el área rural en todos sus rubros de producción.

Gráfico 8: Ordenamiento intercomunal: PRIS, 1960.



Simbología:

1. proyecto y ejecución de av. Circunvalación (1951-1994)
2. cinturón verde, zona suburbana (1960-1979)
3. Aeropuerto internacional
4. Inicio obras de Metro y remodelación Alameda
5. Apertura vía Norte-Sur
6. Zonificación industrial exclusiva: z1) Vicuña Mackenna; z2) Maipú-Cerrillos; z3) Renca-Quilicura.
7. Area de estudio periférica: comunas de Conchalí (C) y Huechuraba (H). Ver detalle gráfico 9.

V DELIMITACIÓN TERRITORIAL DE UNA PERIFERIA SUBURBANA.

1. Regulación de la expansión urbana en el PRIS 1960.

En el año 1960 se aprobó, mediante un Decreto Supremo, un instrumento normativo para regular la expansión territorial de la aglomeración santiaguina, que según el Censo de Población realizado el mismo año, habría alcanzado 1.907.378 habitantes. Este instrumento, denominado Plan Regulador Intercomunal de Santiago (PRIS), determinaba los límites de las áreas urbana y suburbana, definía la zonificación de áreas industriales, áreas verdes, áreas habitacionales, áreas de equipamiento y abordaba los problemas de vialidad y transporte que enfrentaba Santiago (Honold y Poblete, 1966).

Los estudios del PRIS, habían comprobado la existencia de una superficie urbanizada o semiurbanizada de 12.000 hectáreas de extensión, con un promedio de densidad de 144 habitantes por hectárea, como proyección territorial de la aglomeración metropolitana de Santiago. El Plan fijó un límite para las áreas urbanas y suburbanas, considerando un crecimiento probable para la ciudad en los siguientes 20 años. La superficie urbana proyectada fue de 21.600 hectáreas, con una capacidad estimada en 3.110.000 habitantes (tomando como factor la densidad de 144 habitantes por hectárea).

El riesgo de que el crecimiento urbano siguiera absorbiendo suelos mucho más aptos para otros usos, como los cultivos agrícolas, cuya pérdida se estimaba en unas 20.000 hectáreas, motivaría la incorporación de una zona suburbana, como zona de transición entre el área urbana y el área rural del Valle de Santiago:

" Se regula el uso de las áreas suburbanas con el objeto de defender e intensificar la producción agrícola, al mismo tiempo que se crea un CINTURON VERDE entre las zonas urbanas y rurales".

Esta zona suburbana contemplaba zonas de parcelas agrícolas de 5.000 a 15.000 m² y zonas de reservas agrícolas y forestales, con una superficie proyectada de 17.000 hectáreas y una capacidad de 170.000 habitantes, considerando un factor de 10 habitantes por hectárea.

Una nueva evaluación del proceso de aglomeración santiaguino, realizada en 1966, estimaba en 2.400.000 habitantes el poblamiento de la ciudad y en 5.000.000 el poblamiento que se produciría en las dos décadas siguientes. La capacidad inicial estimada de 3.280.000 habitantes para las 38.600 hectáreas reservadas por los límites urbanos y suburbanos del Plan, llevan a aventurar la siguiente hipótesis:

"si se consideran como factores correctivos la remodelación y reconstrucción de las zonas antiguas, la capacidad del área intercomunal asciende a 5.000.000 de habitantes, con lo cual podemos asegurar que existe un área urbana capaz de satisfacer la demanda de los próximos veinte años".

La propuesta gráfica del plan proyecta una imagen de uno de los objetivos virtuales o implícitos del PRIS de 1960 que se relaciona con la regulación de la expansión territorial de la aglomeración santiaguina sobre la periferia rural. En esta proyección geográfica se advierte la magnitud y desplazamiento preferencial del área urbana, a partir del casco antiguo, para satisfacer el crecimiento en

dirección sur y oriente. Las tendencias de conurbación con centros poblados que ya tienen características urbanas muy desarrolladas, como San Bernardo y Puente Alto (con más de 40 mil habitantes cada uno), todavía pueden ser controladas, supuestamente con el proyecto de cinturón verde suburbano que contiene el Plan, cuya formulación es facilitada por el distanciamiento existente entre la ciudad madre y estos centros satélites.

Sin embargo, hay otros dos núcleos de poblamiento periférico, aunque a menor distancia del área urbana de la metrópolis santiaguina, que todavía gozan de cierto desarrollo independiente, con un carácter de ruralidad más preservado que los centros urbanos ya mencionados con anterioridad: Maipú, no alcanzaba los 17 mil habitantes (no se considera Cerrillos) y Quilicura tenía menos de 3 mil habitantes. Ambos núcleos poblacionales quedan separados por la zona suburbana y el anillo de Circunvalación A. Vespucio, pero en contacto directo con la zona rural, no regulada por este Plan.

" El Plan Micro-regional de 1960 otorgó bases de planificación sobre el área rural próxima a la ciudad, intentando entre otras cosas, controlar su excesivo crecimiento, incorporar al cultivo intensivo zonas insuficientemente explotadas al problema de la contaminación industrial" (Ponce de León, 1996).

2. Expansión urbana y desajustes territoriales (1960-1994).

Sólo después de tres décadas de una experiencia muy azarosa en materia de planeamiento urbano se recupera la necesidad de regular la expansión urbana de Santiago. Uno de los aspectos más importantes del Plan Regulador Metropolitano, aprobado en 1994, es la definición de un "área urbana" y un área de extensión urbana en la periferia de la anterior, destinada a recibir el crecimiento urbano proyectado por el Plan.

Otro aspecto importante, relacionada con la definición del límite urbano intercomunal y el "área de extensión", es la revisión y cuestionamiento que hacen las comunas que configuran una especie de anillo periférico en torno a las comunas mediterráneas y consolidadas del Gran Santiago, respecto a la visión de "desarrollo comunal" que se tiene a nivel local. Un ejemplo, es la propuesta de desarrollo urbano comunal que ha hecho el Municipio de Pudahuel, ampliando su concepto de área de extensión, más allá de los previstos en el Plan Metropolitano y que se expresan en un núcleo urbano satélite al poniente del Aeropuerto, sobre la ruta 68, un complejo de equipamiento metropolitano, en torno al Aeropuerto, un complejo deportivo recreacional en la laguna Caren, etc.

Si bien, la intención del Plan Metropolitano es consolidar un área urbanizable y un área no urbanizable, a escala de la región metropolitana, con el fin de proteger los recursos naturales y el medio ambiente del entorno regional al interior de estas macro-áreas, lo que podría interpretarse como una cierta sensibilidad para proteger el "patrimonio natural" de la región metropolitana.

En esta perspectiva hay procesos que deben ser evaluados con mayor precisión como el hecho que el área no urbanizable con recursos naturales a proteger, así como recursos de suelos de valor

agrícola de interés económico y ambiental para la ciudad, está amenazada por asentamientos urbanos periféricos que tienen altas tasas de crecimiento como Melipilla, Peñaflo, Talagante, Colina y otros. Por otro lado, el proceso de parcelación, con fines de agrado, no sólo afecta la actividad agrícola productiva, sino que también se transforma en la base de un proceso progresivo de urbanización irreversible (Pirque, Talagante, etc.). Finalmente, algunos enclaves con recursos naturales muy frágiles (Cajón del Maipo, laguna de Aculeo, etc), son amenazados por los asentamientos recreacionales, de uso cada vez más intensivo, en la medida que se mejora la accesibilidad a ellos y sus niveles de equipamiento.

Desde el punto de vista del planeamiento territorial, esta faja de transición de lo urbanizable, a lo no urbanizable, compuesta por áreas reservadas para la expansión y áreas afectadas por la vecindad del desarrollo urbano, se ha constituido en un territorio de difícil regulación, como lo ha comprobado la experiencia de aplicación del Plan Regulador Intercomunal de 1960, hasta la aprobación del Plan de 1994. La incorporación progresiva de nuevos factores derivados del análisis y estudios ambientales, ha permitido identificar nuevas funciones metropolitanas, para definir una faja de transición urbano-natural, más resistente al cambio, que el concepto de límite urbano del Plan de 1960.

VI DESCRIPCIÓN FOCALIZADA DE INTERVENCIONES EN EL PATRIMONIO LOCAL DE UN SECTOR SUBURBANO: CONCHALI.

1. Su territorio como patrimonio histórico.

El denominado “valle de Huechuraba” (o de Conchalí), tiene un significativo valor histórico porque está asociado al proceso de ocupación del territorio por los primitivos indígenas y por los procesos colonizadores de incas y españoles que culminan con la fundación de Santiago y la conquista del “Reyno de Chile”, por Valdivia y sus seguidores. El territorio de este valle situado al norte del Río Mapocho, no sólo está cruzado por el “camino de Chile”, sino que sirve de asiento al primer campamento de Valdivia, destinado a explorar alternativas para fundar una ciudad. Aunque finalmente se decide por otro lugar, aparentemente por razones defensivas, los dos brazos del río Mapocho y el cerro Huelén como atalaya, no deja de ser significativo el hecho de que las bondades de este lugar lo decidieron a adjudicárselo como hacienda propia.

Pedro de Valdivia hizo su entrada al “valle de Huechuraba”, siguiendo el trazado del “camino del Inca” y levantó un campamento en la ribera norte del río Mapocho, probablemente a los pies del cerro Huechuraba (hoy cerro Blanco). Posteriormente decidió emplazar la ciudad entre los brazos del río.

Una vez fundada la ciudad, Valdivia asignó a sus huestes las tierras recién conquistadas, asignándose a el mismo, las “tierras de Huechuraba” en el costado norte del río y que deslindaban por el poniente con el camino del Inca o camino de Chile, al norte con el cerro de Huechuraba y con el oriente con las tierras del salto que fueron entregadas a Rodrigo de Araya. Estas tierras se delimitaron al norte con el cerro Huechuraba, al poniente con el camino de Chile y al oriente con el cerro Tupahue, sector conocido como El Salto, también llamado el Salto del Mapocho o el Salto de Araya.

Valdivia mantuvo su chacra hasta 1550, cuando se las entrega a Inés de Suárez y a su esposo

Rodrigo de Quiroga. Este expulsa a los indios de las cercanías del cerro Huechuraba y los envía a Quillota. Estos indios denominaban el valle, “Conchalí”, que sería un vocablo quechua. En 1558, doña Inés de Suárez, dona los terrenos al convento de Santo Domingo y el cerro pasa a llamarse “Santo Domingo”. El carácter de esta zona denominada “la Chimba” (barrio de la otra banda del río) se hace famoso por sus frutas y sus vinos. Este carácter se mantiene a pesar de las sucesivas crecidas del río y terremotos (1541, 1675, 1618) y el más destructor de 1647.

El paisaje del área norte hacia 1647, muestra zonas exclusivamente rurales, donde se concentra gran cantidad de ganado para abastecer Santiago, Se presenta un grave problema por la mala calidad de los caminos que vinculan al sector norte con Santiago. En 1679 se inaugura el nuevo puente de La Chimba (Recoleta) que mejora las conexiones entre ambos lados del río. El puente es destruido por la inundación de 1748. A pesar de los terremotos de 1730, 1831 y 1835, el sector norte mantiene sus características semi-rurales con una división predial con construcciones aisladas de viviendas. Después del terremoto de 1730 se inicia un programa de reconstrucción de puentes y defensas en el río Mapocho.

Hacia 1862, se hace la primera división política del Departamento de Santiago, donde se identifican en la zona norte, tres subdelegaciones: La Cañadilla, Recoleta y Huechuraba. En 1876, el plano de levantamiento realizado por un ingeniero francés, Ansart (por encargo del Intendente Vicuña Mackenna), muestra el crecimiento que ha experimentado la ciudad hacia lo zona norte, por lo menos hasta el cerro Blanco (ex Huechuraba) y destacando los ejes de La Cañadilla y La Recoleta. Hacia 1928, una nueva reforma administrativa territorial, rremplaza la división del Departamento en subdelegaciones, por “comunales”. Se crea la comuna de Conchalí que integra en gran parte las tres subdelegaciones ya mencionadas para la zona norte.

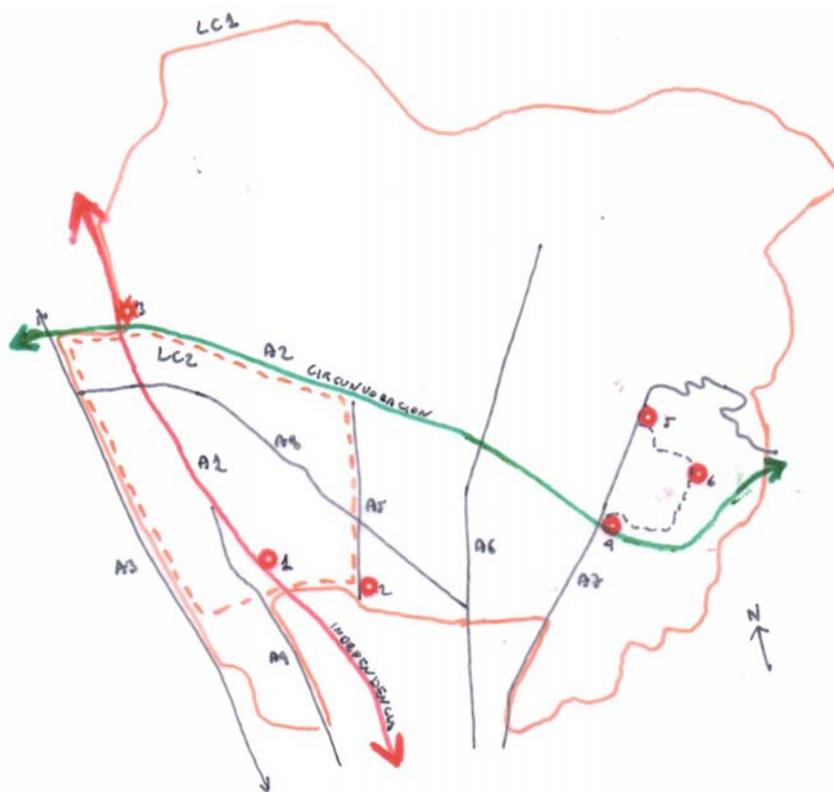
Ocupada por las tropas del Inca como zona de campamento hacia 1536 (cuando llega la expedición de Almagro); con chozas y casas dispersas hacia 1635; zona semirural y basural hacia 1814; zona de chacras hasta comienzos del siglo XIX, el sector comienza a cumplir un nuevo rol urbano hacia 1930, con la construcción de industrias y zonas obreras construidas por sociedades mutualistas. Entre 1930 y 1950 se consolida el crecimiento urbano en los principales ejes que han sido pavimentados o adoquinados como Independencia, Recoleta y El Salto en la zona norte.

Con la apertura de la nueva carretera norte por Quilicura, Renca y Conchalí (1949), se acentúa la construcción de viviendas populares de la Corporación de la Vivienda (CORVI) en las dos décadas siguientes, 50 y 60. La comuna aprueba en 1952, el primer plan Oficial de Urbanización de Conchalí y en 1960, queda incorporado al primer Plan Intercomunal que regula el crecimiento y la expansión periférica de Santiago. En 1979, se modifica el Plan Intercomunal de Santiago de 1960, transformando las zonas restringidas al uso rural o suburbano, en zonas urbanizables. En 1981, se modifica la delimitación territorial de las comunales de Santiago, entre ellas la comuna de Conchalí, lo que da origen a dos nuevas comunales con parte del territorio de la comuna original (1928) : Huechuraba y Recoleta. El Municipio para readecuar sus políticas de desarrollo comunal a esta nueva organización territorial, aprueba en 1993, un nuevo Plan Regulador Comunal.

El proceso de transformación del territorio comunal de la comuna de Conchalí se acelera con la construcción de la avenida de circunvalación que en 1981 pasa a ser un límite comunal entre la nueva

comuna de Huechuraba al norte de esta avenida y lo que resta de la antigua comuna de Conchalí, al sur de la misma avenida. La comuna de Conchalí se urbaniza rápidamente y borra gran parte de los vestigios de su pasado rural. La comuna de Huechuraba en la década de los 90, completada la ejecución de la nueva avenida de circunvalación inicia un fuerte proceso de modernización urbano industrial que amenaza borrar los recuerdos de su pasado rural. Una descripción de sus recursos patrimoniales de su infraestructura productiva rural que se intenta preservar se hará por separado, a continuación.

Gráfico 9: Territorio de comuna de Conchalí (1928-1981)



Simbología:

- LC1 *límite comunal (1928-1981)*
- LC2 *límite comunal actual*
- A1 *av. Independencia (ex camino de Chile)*
- A2 *av. Circunvalación*
- A3 *av. Panamericana Norte*
- A4 *av. Vivaceta*
- A5 *av. Guanaco (límite oriente actual comuna)*
- A6 *av. Recoleta*
- A7 *av. El Salto*
- A8 *av. Cardenal Caro.*

- o. *lugares y edificios históricos*
- o1 *Municipalidad de Conchalí (casa ex-chacra Lo Negrete)*
- o2 *casa ex-chacra El Tilo (ex sede Municipal)*
- o3 *parque Santa Rosa de Huechuraba*
- o4 *palacio Riesco y entorno*
- o5 *bodegas viña Conchalí*
- o6 *parque "Santiago Paperchase Club".*

2. Patrimonio de infraestructura rural en el sector de Conchalí.

El denominado “camino de Chile” o del Inca, para otros, tuvo un rol de primera importancia en

las primeras etapas de la conquista del “Reyno de Chile”. Si bien el camino pudo ser trazado por las expediciones incas, los asentamientos del valle de Santiago, tuvieron menor importancia relativa que los del valle del Aconcagua, preferido por los incas, para establecer lo que iba a ser un corto período de colonización territorial. Esta fue la principal vía de comunicación con el Perú, durante los siglos XVI y XVII. Cuando crecía el río Mapocho, aparecía un brazo del río que se convertía en cañada, y como al norte del río había surgido un barrio denominado La Chimba, se pasó a llamar “La cañadilla de La Chimba”.

Esta vía terrestre, convertida en Camino Real, sirvió para un abundante comercio para mercaderías intercambiadas con Lima, Buenos Aires o Cádiz. A fines de la Colonia, el pueblo, la denomina “la Cañadilla”. Durante los primeros años de la República, se denominó oficialmente “calle de Buenos Aires”, en agradecimiento a la colaboración prestada por la Provincia de Buenos Aires a la emancipación de Chile. Si bien, más adelante el nombre oficial será avenida Independencia, algunos de sus tramos en sector rural, el pueblo lo designará, como camino Lo Negrete, camino La Palma, camino a Aconcagua o camino a Colina.

El proceso de urbanización que se desencadenó a mediados del siglo XX y que de algún modo se intentó controlar con el plan metropolitano de los 60, a partir del año 1979, ha terminado por borrar gran parte de la trama rural de fundos y chacras y su infraestructura productiva que se había desarrollado durante el siglo XIX. Algunos de sus testimonios físicos de arquitectura patrimonial han sido identificados por historiadores y arquitectos que han colaborado con el Municipio de Conchalí.

Uno de estos testimonios es la antigua casa patronal, donde funciona actualmente la Municipalidad de Conchalí. Formaba parte de la ex chacra Lo Negrete, el que de acuerdo al plano de loteo fechado en 1936, correspondería al de una de las primeras poblaciones, denominada “Lo Negrete”. En este plano, aparece delimitada la casa patronal en la puntilla formada por las construcciones, un huerto y potreros vecinos. Parte de esta edificación fue arrendada por la Municipalidad para sus oficinas administrativas en 1932.

El tipo de edificación corresponde a una casa patronal de un piso, en adobe, conformada por un patio interior, rodeado con pasillos en pilares de madera y base de piedra rosada, rejas de protección de hierro forjado. Añosos árboles, ornamentan su ingreso, entre ellas dos palmas “*jubea chilensis*”. La casona se abre a la Avenida Independencia, como un hito de acceso a la nueva comuna de Conchalí. En este sector un callejón importante que se abría a las chacras del nororiente, durante el siglo XIX, se llamó avenida La Palma (por el gran número de ejemplares de esta especie) y servía de transición entre lo que propiamente se llamaba “la Cañadilla” (sector más urbano hacia el sur) y el camino a Colina o camino a Aconcagua (sector definitivamente rural).

Una construcción similar a la anterior, es la casa de la chacra El Tilo, ubicada al oriente, por el callejón La Palma, en la actual avenida El Guanaco, que ahora sirve de límite con la nueva comuna de Recoleta. Está edificada en adobe, cubierta de teja chilena, pavimento de baldosas en corredores y entablado en interiores, los pilares en pino Oregón, así como su puerta de ingreso y finalmente, protecciones de hierro forjado. La casa está construida en torno a un patio cuadrado. El ala oriente corresponde a una bodega que se supone utilizada para elaborar vino. También esta edificación tiene significación para el Municipio, pues allí funcionó desde la creación de la comuna en 1928, hasta su

traslado a la actual ubicación.

Otra casa patronal, cuya edificación no pudo ser salvada de la destrucción de un terremoto en 1985, pertenecía al fundo Santa Rosa de Huechuraba. Sin embargo, esta casa estaba rodeada por un parque, con magníficos exponentes como un magnolio gigantesco, palmeras de distintas especies, peumos y algunos ejemplares de araucarias, muchas de estas especies introducidas en Santiago, como fue costumbre a fines del siglo XIX, desde el exterior o del sur del país, como es el caso de las araucarias. Su ubicación en el acceso norte de la comuna, en el camino a Colina, la convierte en un patrimonio territorial de gran significación paisajística.

3. Patrimonio de infraestructura rural en el sector de Huechuraba.

El Plan Intercomunal recogió en 1960 una idea anterior del arquitecto Luis Muñoz Malushka de crear un anillo de circunvalación vial, asociada a un cinturón verde de la ciudad con 72 kilómetros de largo y un km de ancho. Una propuesta ambiciosa del mencionado Plan es el tramo correspondiente al valle de Huechuraba, En 1968 se iniciaron las faenas construcción, desde el sector La Pirámide, en el cerro San Cristóbal, hacia poniente (Recoleta). En este sector se encuentra el punto más bajo de la cadena del San Cristóbal a 666 m sobre el nivel del mar. Sin embargo, desde este punto, hacia el sector El Salto, en el poniente hay un desnivel de 142 m que debía ser salvado con un camino de 2.9 km. En este punto se encuentra la caída de agua proveniente de la acequia incaica de Vitacura que debía regar con las aguas del Mapocho este sector de Huechuraba.

La ejecución de este tramo de circunvalación que sólo logro comunicar el valle de Huechuraba con el sector de Las Condes al oriente del cerro San Cristobal, sólo se terminó en 1983 y produjo grandes cambios no previstos en la idea original del anillo de circunvalación. Como el anillo finalmente conectaba los barrios altos de la ciudad (Las Condes, Vitacura, etc.) con el aeropuerto, se creó una gran demanda inmobiliaria para localizar industrias, parques empresariales, cementerios privados, etc. La recién creada comuna de Huechuraba, al norte de la avenida de circunvalación, han tenido un gran desarrollo urbano en los últimos años, terminando por arrasar los últimos vestigios de cultura rural y elementos patrimoniales de valor.

Uno de los pocos edificios rescatados en este “desastre patrimonial” es el denominado “palacio Riesco”, ubicado en la hijuela “Las Casas del Salto”, como un retazo de esplendor y de leyenda que se alza sobre una verde colina, donde empieza a empinarse una de las estribaciones del cerro San Cristóbal. Estas son las mismas tierras que don Pedro de Valdivia asignara a Rodrigo de Araya, incluyendo las cascadas que todavía existen y que están ubicadas en los terrenos pertenecientes al actual club de equitación "Santiago Paperchase Club", razón por la cual fueron denominadas "tierras del Salto de Rodrigo de Araya". En los comienzos de la República, estas tierras fueron asignadas al patriota don Manuel de Salas quién construyó la primera casa patronal que fue destruida por el terremoto de 1906. El edificio actual corresponde a una reconstrucción y ampliación de aquella casa.

Uno de los pocos ejemplos de infraestructura productiva de la zona la Bodega de la Viña Conchalí que está ubicada a corta distancia de Avenida El Salto, en el camino de la Herradura y vecino

al club de equitación. La bodega es una construcción antigua de albañilería de ladrillo que está en muy buenas condiciones estructurales. Lo más notable es la bodega subterránea, hecha con grandes piedras canteadas, pegadas con cal y un artesonado hecho en roble y pino oregón, salvando grandes luces. Es una construcción que alberga 32 toneles de roble con capacidad de 2.200 litros cada uno, a una temperatura constante de más o menos 12° C. No se puede hablar de Viña Conchalí, porque la plantación de viñedos ya no existe y la empresa propietaria de la Bodega, trae su materia prima de viñedos de Curicó.

Finalmente, como ejemplo de infraestructura rural se puede destacar el camino que hace una inmensa herradura en los faldeos del cerro San Cristóbal, desde el Palacio Riesco, hasta la Bodega de Viña Conchalí, para el cual se conocen diversos nombres: Herradura del Salto, Camino del Barrero, Rinconada del Salto. A pesar de su deterioro, este camino no ha perdido el encanto de los caminos rurales. Por un costado hay cerros y rocas, casas escondidas entre higueras y naranjillos, zarzamoras y espinos o grandes muros de ladrillo que defienden algunas chacras. Por el otro costado, una suave pendiente hasta la avenida El Salto con chacras, hortalizas, jardines y frutillares en la parte más alta. Finalmente, casi frente a la Pirámide, en un inmenso oasis en el que destacan árboles gigantes se ubica el club de equitación. La casa es relativamente nueva, lo valioso es el parque con especies centenarias, secuoyas, cipreses y coníferas y una mezcla de árboles frutales y ornamentales de diversas partes del mundo.

Para los efectos de este trabajo, es importante destacar la constante inquietud y preocupación de las autoridades y la comunidad local por mantener una permanente “busqueda en su pasado y presente, de modo que Conchalí pueda mostrar que posee un patrimonio histórico, arquitectónico y cultural que se puede proyectar hacia las generaciones futuras”. Una iniciativa de este tipo permite identificar algunos de los principales recursos amenazados por el proceso de cambio que sufre el territorio comunal y algunos de los escasos logros de preservación que ha logrado implementar el Municipio.

El sector norte de la ciudad de Santiago, si bien comienza a configurar su propia identidad con la creación de la comuna de Conchalí en 1928, con la reforma de la administración territorial del gobierno local en la región metropolitana, se ha obligado a repensar las comunas, su desarrollo y la nueva distribución y patrimonio de recursos económicos, culturales, ambientales a una escala menor que la que se tenía antes de la reforma. Sin embargo, persiste entre los gobiernos que configuraban unidades territoriales más amplias y con una historia común, la idea de un trabajo asociado o coordinado para cumplir metas de desarrollo compartidas.

VII CONCLUSIONES PRELIMINARES.

En esta etapa del trabajo propuesto se ha intentado hacer una mayor precisión sobre los alcances de la temática abordada inicialmente. En primer lugar se recoge la inquietud universal por la necesidad de evaluar y proteger el “patrimonio arquitectónico” asociado a un medio ambiente, paisaje o trama de infraestructura urbana o rural, antes que como “monumento” aislado que tiene

valor intrínseco como obra de arte de un autor, época histórica o cultura específica que adquiere una representación y sobrevivencia a través de su testimonio o existencia material.

En segundo lugar, que el proceso de valoración patrimonial, debe tener el carácter de un proceso cultural y de desarrollo integral de una comunidad y no sólo ser producto de la actividad profesional de expertos que juzgan lo que es valioso y fundamentan porqué debe ser protegido como herencia cultural. El patrimonio debe ser parte de una teoría del desarrollo integral de una comunidad que incorpora la participación y la identificación con los objetivos de progreso diferenciando los intereses “locales” de los intereses “globales”, la diversidad y singularidad, de la homogeneidad y estandarización como sinónimos de “progreso”.

Finalmente, el proceso de valoración patrimonial y la puesta en valor de los recursos patrimoniales debe ser incorporada al proceso de planeamiento comunal, como un mecanismo estratégico de activación de la participación de la comunidad en un desarrollo local, identificable culturalmente del desarrollo metropolitano que impone valores homogeneizantes y globalizadores. En el caso de la comuna de Conchalí, parte de esta estrategia de desarrollo local se intentaría aplicar en un estudio de un nuevo centro cívico y cultural, como profundización de lo ya realizado con su edificio comunal y un paseo peatonal sobre la vecina avenida Independencia.

Bibliografía general:

Lowenthal, David.

1998 (1995). EL PASADO ES UN PAÍS EXTRAÑO. Ediciones AKAL, Madrid.

Machuca Santa-Cruz, Luis.

1998. MALAGA, CIUDAD ABIERTA.ORIGEN, CAMBIO Y PERMANENCIA DE UNA

ESTRUCTURA URBANA. Colegio de arquitectos de Málaga.

Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico (comp.).

1999. PATRIMONIO ETNOLOGICO. NUEVAS PERSPECTIVAS DE ESTUDIO. Ed. Comares, Granada.

Migone Rettig, Jaime y Antonino Pirozzi Villanueva.

1999. CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL. CARTAS Y RECOMENDACIONES INTERNACIONALES. U. Central, CONPAL-Chile.

Millaruelo Aparicio, José y Enrique Orduña Rebolledo (coord.)

2000. PATRIMONIO ARTISTICO. PROTECCIÓN DE CONJUNTOS Y EDIFICIOS HISTÓRICOS. Fundación Ciudad Argentina, Buenos Aires.

CONPAL-Chile.

2001. TERCER COLOQUIO LATINOAMERICANO SOBRE RESCATE Y PRESERVACION DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL. Santiago.

Bibliografía específica:

Vicuña Mackenna, Benjamín.

1877. EL CLIMA DE CHILE. Ed. Fco de Aguirre, Santiago.

Rosales, J. Abel.

1948, LA CHIMBA ANTIGUA. HISTORIA DE LA CAÑADILLA. Ed. Difusión, Santiago.

Honold, Juan y Jorge Poblete.

1966. "Radiografía de la Metrópoli. El Plan Regulador Intercomunal de Santiago". Revista AUCA N1 2. Santiago.

León Echaíz, René.

1976. PREHISTORIA DE CHILE CENTRAL. Ed. Fco. de Aguirre, Santiago.

Sánchez Reyes, Jorge.

1983. ALREDEDORES DE SANTIAGO. Editada por Banco Osorno y La Unión, Santiago.

Guardia, Angel y Jorge Parraguez, Roberto Peragallo.

1985. CONCHALI, APUNTES PARA UNA HISTORIA. Municipalidad de Conchalí, Santiago.

Larraín Navarro, Patricio et al.

1986. GEOGRAFÍA DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO. Instituto Geográfico

Militar. Santiago.

Valenzuela Solís de Ovando, Carlos.

1991. LA CONSTRUCCION EN CHILE. CUATRO SIGLOS DE HISTORIA. Cámara Chilena de La Construcción. Santiago.

Parrochia, Juan.

1994. EL PLAN TRIDEMENSIONAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y LA REGIÓN METROPOLITANA DE SANTIAGO. 1960-2000. U. de Chile. Santiago.

MINVU.

1994. "Memoria del Plan Regulador metropolitano de Santiago". En Plan Regulador Metropolitano de Santiago. Editora y Catálogos S.A. Santiago.

Rodríguez, Hernán et al.

1996. "Seis Planes para Santiago". Revista CA, Santiago.