



PONTIFICIA UNIVERSIDAD  
CATÓLICA DE CHILE  
VICERRECTORÍA DE COMUNICACIONES  
Y ASUNTOS PÚBLICOS

TEMAS DE LA AGENDA PÚBLICA

# Participación ciudadana en proyectos de infraestructura y planes reguladores

IVÁN PODUJE

Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales  
Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos UC



Año 3 / Nº 22 / noviembre 2008

TEMAS DE LA AGENDA PÚBLICA

# Participación ciudadana en proyectos de infraestructura y planes reguladores

**IVÁN PODUJE**

Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales  
Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos UC

# Participación ciudadana en proyectos de infraestructura y planes reguladores

IVÁN PODUJE

Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales  
Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos UC

## 1. Introducción

En los últimos 40 años, el poder de los actores que intervienen en la ciudad ha cambiado significativamente. Quizás el factor más analizado ha sido el repliegue del Estado y la emergencia de un sector privado formado por empresas que intervienen en áreas cada vez más estratégicas del desarrollo urbano. La privatización de servicios básicos o las concesiones de obras públicas son muestras claras de esta tendencia.

Desde el punto de vista de la planificación urbana, este cambio en el mapa del poder<sup>1</sup> explica el paso de un modelo racionalista, normativo y vertical, a otro de carácter estratégico que pretende integrar en las decisiones de política urbana a los distintos actores que pueden incidir o verse afectados por ellas (Iribarne, 2008; Fernández Guell, 1997). En el fondo, la planificación estratégica surge como una solución ante una distribución más dispersa del poder, lo que obliga a generar consensos restringiendo la capacidad del Estado para producir grandes transformaciones urbanas (De Mattos, 2003).

En este nuevo escenario, el rol de la sociedad civil no resulta tan claro. Si bien la planificación estratégica reconoce su valor dentro de la lógica de consensos, su poder tiende a diluirse, lo que en Chile se explica por dos factores. El primero tiene que ver con el origen de la mayoría de los movimientos ciudadanos. En general,

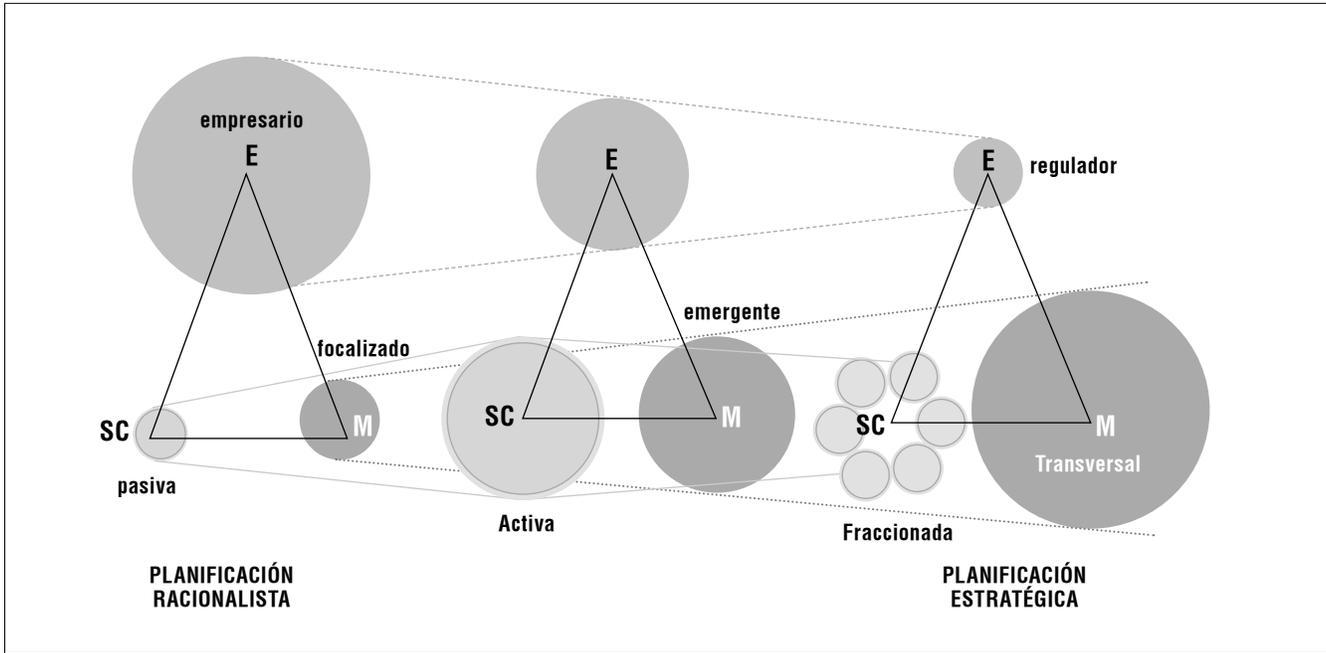
se trata de comunidades pequeñas que reaccionan ante proyectos puntuales y que se diluyen una vez que el conflicto termina. Esta fragmentación barrial y su origen en la coyuntura, impide crear grandes movimientos que presionen por cambios estructurales, como ocurrió con el “*advocacy planning*” de la década de los 60.

El segundo factor es institucional. Pese a los cambios en la distribución del poder las leyes chilenas que regulan el desarrollo urbano se basan en un sistema representativo que permite interpretar la voluntad de los ciudadanos-electores sin necesidad de recoger directamente su opinión. Por ello, y pese a los intentos por crear un “*Gobierno Ciudadano*”, las instancias legales de participación son escasas y en ningún caso vinculantes, como se puede ver en los dos cuerpos legales que más inciden en el desarrollo urbano: la Ley General de Urbanismo y Construcciones (LGUC) y la Ley de Bases del Medio Ambiente.

El hecho que el poder ‘ciudadano’ se diluya por fragmentación o por ausencia de un marco institucional, no significa que la sociedad civil no influya en las decisiones de política urbana. Como se verá en esta investigación en los últimos años ha ocurrido lo contrario, ya que 32 organizaciones ciudadanas han logrado modificar y/o detener grandes planes y proyectos urbanos, elevando la inversión originalmente prevista por el Estado en US\$ 586 millones, sólo en materia de transporte.

<sup>1</sup> Para mayor detalle sobre mapas del poder, se recomienda la tesis de magíster en Asentamientos Humanos y Medioambiente UC ‘Influencia de la Propiedad Agrícola en la Ciudad Contemporánea’, elaborada por Caroline Iribarne.

Figura 1.1 | Evolución mapa del poder



Simbología: SC=Sociedad Civil, M=Mercado y E=Estado  
 Fuente: elaboración propia.

El objetivo principal de esta investigación es analizar este fenómeno, determinando cómo ha influido en la planificación reciente de Santiago. En la primera parte del documento se repasará el origen de los movimientos ciudadanos. En la segunda parte se revisarán algunos casos donde se aprecian los cambios inducidos por la comunidad en proyectos urbanos y planes reguladores. A partir de lo anterior, en la tercera y cuarta parte se analiza la influencia que ejercen los movimientos ciudadanos y los beneficios y problemas observados. Finalmente se enuncian algunas propuestas que podrían aplicarse para capitalizar los beneficios de la participación en materia de planificación y diseño urbano.

## 2. Origen de los movimientos ciudadanos

### 2.1 Las concesiones de Obras Públicas

En 1960, el Ministerio de Obras Públicas, MOP, presentó un plan de transporte para Santiago que proponía habilitar nuevas autopistas, una red de Metro y líneas de ferrocarriles suburbanos. Ya entonces se avizoraba que la infraestructura instalada sería incapaz de resistir el vertiginoso crecimiento de Santiago (Parrochia, 1974). Pese a la claridad del diagnóstico, el plan sería ejecutado sólo 30 años después, luego que el gobierno de Patricio

Aylwin creara un innovador modelo para asegurar su financiamiento: las concesiones de obras públicas.

Entre 1992 y 1996 el urbanista Marcial Echenique formuló para el MOP un plan de infraestructura basado en el modelo de concesión (Echenique, 1997). En Santiago se retomaron algunas ideas de 1970 proponiendo tres sistemas de autopistas urbanas: un anillo de circunvalación en Américo Vespucio, dos autopistas en sentido norte sur (avenida Norte Sur y General Velásquez) y otras dos en sentido oriente poniente: la avenida Kennedy y una nueva autopista que cruzaría Santiago por la ribera norte del río Mapocho llamada Costanera Norte.

Quizás por ser un trazado completamente nuevo, la Costanera Norte sería el símbolo del nuevo plan. Pese a ello su ejecución tomaría varios años más de lo previsto debido al poco interés que despertó en las empresas concesionarias y a los cambios que experimentó su trazado por el rechazo de los vecinos afectados. El conflicto mayor se produjo en Bellavista, donde el proyecto original cortaba el barrio por la mitad, expropiando una gran cantidad de viviendas y locales comerciales. Otro punto de conflicto se produjo en Pedro de Valdivia Norte ya que los vecinos se opusieron al paso de la autopista entre el Parque Metropolitano y la avenida

El Cerro utilizando una faja reservada para estos fines por el plan de 1970.

Luego de cuatro años de discusión, el MOP modificó el trazado de la Costanera Norte ejecutando costosas y complejas obras para sacarlo de los barrios residenciales que protestaron. Entre la Panamericana y las torres de Tajamar la autopista se construyó bajo el Mapocho en un tramo de aproximadamente 4 kilómetros y entre las torres de Tajamar y Lo Saldes se construyó a un costado del río en un tramo de 2 kilómetros. Se estima que producto de esta modificación, el presupuesto de la Costanera Norte aumentó en US\$ 70 millones, monto que fue asumido por el Estado como obras complementarias a la concesión<sup>2</sup>.

El éxito de la gestión para cambiar el trazado de la Costanera Norte se explica por tres factores. El primero fue el alto nivel de organización de los vecinos y sus fluidas redes de contactos con autoridades y líderes de opinión. Quizás por lo mismo, los medios de prensa dieron amplia cobertura al conflicto, amenazando la imagen del proyecto estrella del nuevo plan. Finalmente fue clave el interés de la propia empresa concesionaria en modificar el trazado, tanto para evitar los problemas con los vecinos como para mejorar el atractivo del negocio, ya que el concesionario también percibía utilidades por la construcción de la autopista, las que sabemos son proporcionales a su monto de inversión (Allard, 2000; Galletovic et.al., 2008).

El movimiento contra la Costanera Norte puede considerarse la primera manifestación organizada de vecinos contra un gran proyecto de infraestructura. Por esta razón y por el éxito logrado, constituye un hito en los procesos de participación ciudadana post dictadura. De hecho, este caso puntual da origen a 'Ciudad Viva' que actualmente es la principal organización ciudadana de Santiago.

Un segundo hito se produjo en 1999 con motivo de la construcción de estacionamientos subterráneos bajo la Plaza Perú, en el exclusivo barrio El Golf. En este caso los vecinos se organizaron para rechazar el proyecto debido a sus efectos negativos sobre la vegetación de la plaza. A diferencia de Costanera Norte, los estacionamientos se ejecutaron con cambios menores. Pese a que los vecinos no lograron parar el proyecto, este conflicto posicionó en la agenda a otro movimiento emblemático: la Fundación Defendamos la Ciudad.

### 3. Evolución del fenómeno y análisis de casos

#### 3.1 Catastro de organizaciones ciudadanas

Luego de Ciudad Viva y Defendamos la Ciudad, se han creado más de 30 movimientos ciudadanos que rechazan iniciativas públicas o privadas que afectan la calidad de sus barrios. Los proyectos de infraestructura de transportes explican el 31% de los casos siendo los más conocidos, además de Costanera Norte y Plaza Perú; el nudo Estoril, el Acceso Sur a Santiago, Américo Vespucio Oriente y el túnel San Cristóbal. Además de las autopistas, los vecinos se oponen a la construcción de corredores de transporte público del Transantiago como ha ocurrido en avenida Matta, Las Rejas Norte y José Joaquín Pérez.

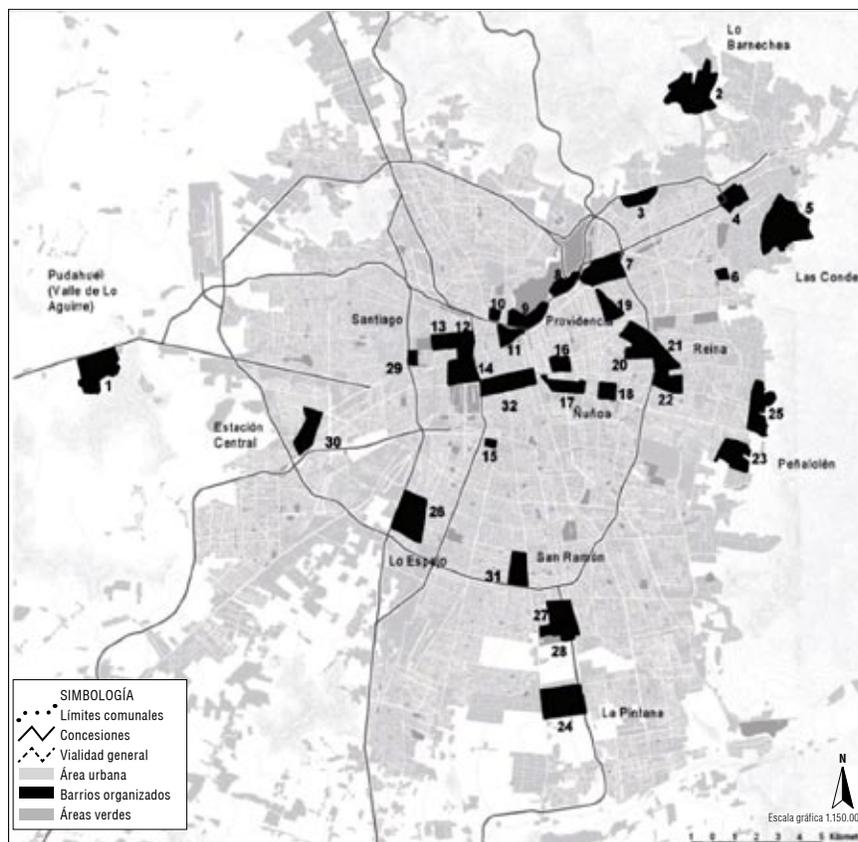
Los planes reguladores explican el 50% de los casos, con 16 organizaciones que rechazan aumentos en la densidad y la altura de edificación de sus barrios. Los casos más conocidos se producen en distritos de San Miguel, Ñuñoa, La Reina y Vitacura. También se identifican grupos de vecinos organizados para evitar la llegada de equipamientos y centros comerciales en sectores exclusivos como Santuario del Valle y el Golf de Manquehue en La Dehesa o San Carlos de Apoquindo en Las Condes.

Quizás la tendencia más reciente, sea el rechazo de proyectos inmobiliarios privados que se construyen dentro de la normativa vigente, pero que aprovechan figuras especiales de la LGUC para aumentar la constructibilidad como la fusión predial o el conjunto armónico (Alcaíno, 2008). En esta categoría destaca el movimiento "Defendamos la Plaza Las Lilas" que se opuso sin mucho éxito a la construcción de dos torres de departamentos frente a la plaza del mismo nombre. Otro caso es la junta vecinal N° 9 de Las Condes que busca parar la construcción de un centro comercial en los terrenos del Inacap, o la Comunidad Ecológica de Peñalolén que rechazó la llegada de viviendas sociales destinadas a pobladores que se habían tomado un terreno en dicha comuna.

La siguiente figura muestra la localización espacial de las 32 organizaciones ciudadanas levantadas. Su delimitación considera el barrio donde se originó el movimiento. Al lado de cada barrio existe un código que permite identificarlos en el cuadro que aparece debajo del mapa. En ella se precisa el nombre de la organización y el plan o proyecto que originó el movimiento.

<sup>2</sup> La modificación se denominó 'Proyecto Alternativo Costanera Norte'. El monto fue reportado por la Comisión Regional de Medio Ambiente (COREMA) el 22 de Febrero de 2002 cuando resolvió la calificación ambiental del proyecto.

Figura 3.1.1 | Ubicación de organizaciones ciudadanas



Cuadro 3.1.1 | Listado de organizaciones ciudadanas

CÓDIGO	NOMBRE BARRIO	NOMBRE ORGANIZACIÓN	ORIGEN MOVIMIENTO
1	CIUDAD DE LOS VALLES	S/N	RECORRIDO TRANSANTIAGO
2	EL GOLF DE MANQUEHUE	J. VECINOS EL GOLF MANQ.	USO COMERCIAL - PLAN REGULADOR
3	ESCRIVÁ DE BALAGUER	SALVEMOS VITACURA	ALTURA PLAN REGULADOR
4	ESTORIL - SAN DAMIÁN	S/N	NUDO ESTORIL
5	SAN CARLOS DE APOQUINDO	S/N	USO COMERCIAL - PLAN REGULADOR
6	COLÓN - PADRE HURTADO	JUNTA VECINAL 9 (COLÓN)	MALL EN TERRENO INACAP
7	BARRIO EL GOLF	FUND. DEFENDAMOS LA CIUDAD	ESTACIONAMIENTOS PZA. PERÚ
8	PEDRO DE VALDIVIA NORTE	J. VECINOS P. DE VALDIVIA NORTE	C. NORTE - TÚNEL SAN CRISTÓBAL - PLAN REGULADOR
9	BARRIO BELLAVISTA	CIUDAD VIVA	C. NORTE - PLAN REGULADOR - PROY. INMOBILIARIOS
10	LA VEGA	ASOC. LOCATARIOS LA VEGA	MERSAN, C. NORTE, PZA. ABASTOS
11	LASTARRIA - PARQUE FORESTAL	S/N	CONTRA ACTIVIDADES CULTURALES PARQUE FORESTAL
12	PLAZA BRASIL	S/N	ALTURAS Y USOS PLAN REGULADOR
13	PLAZA YUNGAY	S/N	ALTURAS Y USOS PLAN REGULADOR
14	BARRIO UNIVERSITARIO		UNIVERSIDADES
15	EL LLANO, SAN MIGUEL	DEFENDAMOS PATRIM. URB. SAN MIGUEL	ALTURA PLAN REGULADOR
16	BARRIOS NUÑO A	RED CIUDADANA POR NUÑO A	ALTURA Y USOS PLAN REGULADOR
17	BARRIOS NUÑO A	RED CIUDADANA POR NUÑO A	ALTURA Y USOS PLAN REGULADOR
18	BARRIOS NUÑO A	RED CIUDADANA POR NUÑO A	ALTURA Y USOS PLAN REGULADOR
19	PLAZA LAS LILAS	DEFENDAMOS LA PLAZA LAS LILAS	PROYECTO INMOBILIARIO PARQUE LAS LILAS
20	BARRIOS LA REINA	COORD. VECINAL LA REINA	CONCESIÓN AMÉRICO VESPUCCIO ORIENTE
21	BARRIOS LA REINA	COORD. VECINAL LA REINA	AMÉRICO VESPUCCIO ORIENTE - PLAN REGULADOR
22	BARRIOS LA REINA	COORD. VECINAL LA REINA	PLAN REGULADOR
23	COMUNIDAD ECOLÓGICA	S/N	TRASLADO DE LA TOMA
24	EL CASTILLO	S/N	ACCESO SUR A SANTIAGO
25	PEÑALOLÉN ALTO	NO A LA PLANTA DE GAS DE PEÑ.	PLANTA METROGAS
26	POB. JOSÉ MARÍA CARO	S/N	ALTURA Y USOS PLAN REGULADOR
27	VECINOS LA GRANJA	S/N	ACCESO SUR
28	SANTO TOMÁS	S/N	ACCESO SUR
29	VILLA PORTALES	COMITÉ DESARROLLO VILLA PORTALES	ALTURA Y USOS PLAN REGULADOR
30	CORREDOR PAJARITOS	S/N	METRO EN VIADUCTO
31	VECINOS SAN RAMÓN	S/N	ALTURA Y USOS PLAN REGULADOR
32	VECINOS AVDA. MATTA	NO A LA DESTR. DE AVDA. MATTA	CORREDOR TRANSANTIAGO

Fuente: elaboración propia.

### 3.2 De la coyuntura a la permanencia

Algunos movimientos logran trascender el conflicto y se posicionan como actores relevantes de la agenda urbana nacional. Por historia y aporte, el más importante es “Ciudad Viva” que como dijimos surge del rechazo a la Costanera Norte y que hoy aboga por una participación permanente de la comunidad y por un modelo más sustentable de desarrollo urbano. Otro caso interesante es “Salvemos Vitacura” que nace del rechazo a un cambio en la altura de edificación de la avenida Escrivá de Balaguer y que termina postulando candidatos para la alcaldía y el concejo municipal de Vitacura logrando muy buenos resultados en la última elección<sup>3</sup>.

“Defendamos la Ciudad”, tiene un énfasis menos propositivo y más fiscalizador de la gestión pública, emulando la función que cumple la Contraloría General de la República, a la cual dirige la mayoría de sus reclamos. Con esta estrategia ha logrado retrasar la ejecución de proyectos inmobiliarios como Plaza Las Lilas o el conjunto de oficinas proyectado en los terrenos del estadio Santa Rosa de Las Condes. Por su parte, los vecinos de Ñuñoa y La Reina se agrupan en coordinadoras interbarriales que rechazan cambios en sus planes reguladores, y se oponen a grandes proyectos urbanos como la autopista Vespucio Oriente o un centro comercial localizado frente a la Plaza Egaña.

Durante 2008, algunos movimientos ciudadanos se agruparon en la “Coordinadora Metropolitana de Organizaciones Ciudadanas Territoriales”. Sus objetivos son más ambiciosos y sus metas de largo plazo, ya que buscan influir en el diseño de leyes e instrumentos de planificación territorial con un discurso de fuerte crítica y desconfianza ante el rol del Estado. Argumentan que las autoridades tienen escaso interés en promover la participación ciudadana y que privilegian los intereses inmobiliarios por sobre el bienestar social, flexibilizando leyes y planes reguladores para mejorar el negocio de unos pocos. Al igual que Ciudad Viva, esta coordinadora propone cambiar el modelo de desarrollo de las ciudades e inclusive del país, criticando su sesgo pro mercado.

### 3.3 Perfil socioeconómico de los movimientos ciudadanos

Además de surgir como reacción ante una coyuntura (proyecto urbano o plan regulador), los movimientos ciudadanos tienen otro elemento en común: su locali-

zación geográfica. Como se pudo ver en la Figura 3.1.1 tanto “Ciudad Viva” como “Defendamos La Ciudad” y “Salvemos Vitacura” surgen del barrio alto tradicional de Santiago. Este patrón se repite en otros 18 movimientos, abarcando el 56% de la muestra considerada en la investigación.

Pese a estar en comunas de altos ingresos, los movimientos surgen en barrios muy diversos. Los primeros nacen en sectores antiguos de valor histórico o patrimonial como Bellavista y Pedro de Valdivia Norte, lo que explica la intención de preservar su arquitectura, evitando la construcción de edificios en altura o autopistas. En cambio, el barrio El Golf, donde también se desarrollan movimientos ciudadanos, es un antiguo suburbio de clase alta que se densificó violentamente en los ‘80 y ‘90 y donde prácticamente no queda ninguna casa original. De hecho los vecinos que se organizaron para protestar contra la Plaza Perú, viven mayoritariamente en departamentos.

También existen organizaciones ciudadanas en áreas de desarrollo inmobiliario recientes de La Dehesa, San Damián o San Carlos de Apoquindo o en barrios cerrados que reúnen a familias de altos ingresos que migraron hacia comunas populares como Peñalolén o Huechuraba. Si se suman estas organizaciones ubicadas fuera del barrio alto tradicional, la proporción de movimientos ‘ABC1’ se eleva a 66%. El 16% restante se distribuye en comunas de clase media como San Miguel (El Llano), Santiago Centro (barrios patrimoniales y Avda. Matta), Maipú (corredor del Metro) o Estación Central en el sector de las Parcelas.

Este patrón ‘ABC1’ se ha ido modificando lentamente en los últimos años, abriéndose a comunas populares. Un hito clave fue el rechazo a la autopista Acceso Sur, que motivó la organización de comunidades en La Granja y La Pintana. Otro tanto ocurrió con poblaciones emblemáticas como Villa Portales y José María Caro que se opusieron a cambios de densidad de los planes reguladores comunales, ante el temor de ser expulsados por la llegada de proyectos inmobiliarios en altura.

Pese a estos cambios, sólo el 19% de los movimientos ciudadanos se localizan en comunas de bajos ingresos como puede verse en la siguiente figura. En este mapa los hogares de ingresos altos (GSE ABC1) aparecen graficados en gris oscuro. En gris muestran los hogares de ingreso medio alto (GSE C2) y gris claro hogares de ingresos bajos y pobres (GSE D y E).

3 El candidato a alcalde de ‘Salvemos Vitacura’, Rodolfo Terrazas obtuvo un sorpresivo 32,31% en la última elección municipal.

Figura 3.3.1 | Perfil socioeconómico de los grupos ciudadanos



Fuente: elaboración propia.

### 3.4 El rol de los medios y *lobby* ciudadano

Como indicamos en la Introducción, uno de los factores que perjudica la participación es su fragmentación en comunidades pequeñas que reaccionan ante proyectos puntuales. Así el poder de la sociedad civil se diluye en organizaciones barriales sin mayor coordinación entre sí y que generalmente desaparecen cuando el conflicto ha terminado. Si bien esta tendencia podría revertirse con una Coordinadora de organizaciones, el volumen de vecinos que participa sigue siendo muy bajo y claramente inferior al tamaño de las instituciones estatales o de las empresas privadas con las cuales negocian.

Esta asimetría de poder se reduce por la cobertura que otorgan los medios de comunicación que valoran la dimensión noticiosa del conflicto ciudadano y los problemas que afligen a personas comunes y corrientes, donde los televidentes pueden sentirse rápidamente identificados (Tironi y Cavallo, 2004). Por esta razón el modelo

de denuncia ha sido tomado por muchas organizaciones para plantear sus puntos de vista y ser escuchados rápidamente por las autoridades, saltándose los conductos regulares para reclamar ante permisos de construcción mal otorgados o diseños viales defectuosos, los cuales en todo caso, son bastante precarios.

Como veremos en la sección que sigue, esta estrategia ha sido exitosa en casos emblemáticos como Acceso Sur, Estoril y Américo Vespucio Oriente donde los proyectos fueron modificados o suspendidos indefinidamente. En los hechos las autoridades han cedido ante las demandas ciudadanas, tanto porque comparten su diagnóstico del problema, como porque buscan evitar que los conflictos escalen por la prensa y puedan tener repercusiones políticas.

Pese a ser exitosa, la alianza entre grupos ciudadanos y la prensa presenta dos problemas. El primero es la inequidad en el acceso a los medios. Salvo por casos pun-

tuales la cobertura de los conflictos se focaliza en el barrio alto tradicional ya que ahí residen las personas que más influyen en la agenda noticiosa, como ha quedado en evidencia con el problema de tráfico que generará la apertura del túnel San Cristóbal. En este caso, la noticia ha estado concentrada en la salida sur del túnel y en sus implicancias sobre Pedro de Valdivia Norte y el distrito de negocios de El Golf y Providencia. Casi nada se ha dicho de los efectos del túnel en su portal norte, ubicado en las comunas de Huechuraba y Conchalí.

El segundo problema es que los medios amplifican el conflicto, pero también el nivel de representatividad de los grupos ciudadanos. Bajo esta lógica es posible ver a ministros de Estado reunidos con dirigentes que teóricamente representan los intereses de “la comunidad”, aunque en la práctica se trate de un número muy reducido de vecinos con capacidad para organizarse, llegar a la prensa y “patear la mesa”. Como el nivel de representatividad no puede auditarse, existe el riesgo de que la autoridad tome decisiones que no representen a la mayoría o que sólo opte por soluciones de mejor calidad en barrios cuyos dirigentes tienen contactos y llegada fluida a los medios de prensa.

Este problema se pudo apreciar en el proyecto de concesión de Américo Vespucio Oriente. Cuando se tomó la decisión de construir la autopista bajo tierra, minimizando su impacto y aumentando considerablemente su costo, inmediatamente se recordó la experiencia del tramo sur del anillo de circunvalación, donde el proyecto fue construido a nivel, con viaductos y un descuido evidente por el entorno residencial. La única diferencia entre ambos sectores era la existencia de un parque y el nivel de ingreso de los vecinos que se organizaron. En Vespucio Oriente se trataba del barrio alto y en Vespucio Sur de comunas de bajos ingresos.

#### **4. Efectividad de los movimientos de participación ciudadana**

##### **4.1 La participación ciudadana influye**

Existe una percepción generalizada de que los ciudadanos no son considerados por el Estado al momento de planificar nuestras ciudades. En buena medida esto se explica por la ausencia de un marco institucional que dé sustento legal a la participación y que permita que sus resultados sean conocidos y vinculantes. Como indica-

mos al inicio, las instancias consideradas por la legislación vigente son muy precarias y sólo informativas.

Por otro lado, para muchas agrupaciones la falta de participación justifica y da sentido a su existencia. Por ello es común que todos los movimientos señalen que la participación no existe y que es sólo un “saludo a la bandera”. Si esto fuese así, debiéramos ver que los planes y proyectos que motivaron la organización de vecinos no se verían alterados luego de sus reclamos. El trabajo realizado en esta investigación muestra una realidad distinta. En el 69% de los casos los proyectos y planes reguladores fueron modificados o suspendidos indefinidamente, lo que entrega un índice bastante satisfactorio del éxito de las organizaciones ciudadanas.

Antes de revisar los casos que fundamentan esta afirmación, conviene repasar brevemente la metodología utilizada, la cual contempló cuatro fuentes de información. La primera es directa y proviene de mi actividad profesional como parte del equipo que diseñó Costanera Norte y Américo Vespucio Oriente y que definió medidas de mitigación para el túnel San Cristóbal y Américo Vespucio Sur. También me tocó conocer el congelamiento de planes reguladores de algunas comunas donde estuve a cargo de evaluar o diseñar proyectos urbanos.

En segundo lugar, se consultaron investigaciones, tesis y trabajos realizados por profesores y estudiantes de los magísteres en Desarrollo Urbano, Asentamientos Humanos y Medioambiente y Administración de la Construcción (MAC) de la Universidad Católica<sup>4</sup>. En ellos se reportan los casos del nudo Estoril, Plaza Las Lilas, Planta de Metrogas, Comunidad Ecológica de Peñalolén y otros proyectos inmobiliarios que han generado conflictos ciudadanos.

La tercera fuente fue el archivo de prensa elaborado por la oficina Atisba desde 1999, donde se puede observar la evolución de casos como Acceso Sur, Plaza Perú, MERSAN, Santa Rosa de Las Condes, corredores de Transantiago, congelamiento de planes reguladores, etc. Algunas de estas referencias se adjuntan a lo largo del documento como notas al pie de página. También de esta oficina provienen los polígonos de los barrios organizados, los cuales fueron delimitados en base a cartografías de unidades vecinales, distritos y zonas censales, y coberturas de planes reguladores vigentes (usos de suelo, densidades, restricciones). Este trabajo

<sup>4</sup> En las Referencias se indican los nombres de los estudiantes que realizaron estos trabajos.

permitió superponer en un mismo mapa, los trazados de los proyectos o planes que motivaron la participación, determinando el grupo socioeconómico en que se inscribía cada grupo.

Finalmente, se sostuvieron entrevistas con consultores que han participado en la formulación de planes reguladores y con funcionarios que han supervisado dicho trabajo desde la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo.

Con todo, el método utilizado presenta algunas carencias. Es muy posible que se hayan omitido casos que al ser poco conocidos, no hayan aparecido en la prensa escrita o en los trabajos realizados por estudiantes. En los planes reguladores, no pudo precisarse el área específica que fue congelada producto de los reclamos de los vecinos, lo que obligó a destacar todas las áreas de la comuna para ilustrar el caso.

#### 4.2 Efectos en proyectos de infraestructura

En Estoril el diseño original del MOP cambió totalmente luego de la protesta de los vecinos. Se eliminaron los pasos superiores y se cubrió con una plaza y área verde el tramo en trinchera abierta, lo que elevó el presupuesto de la obra a US\$ 19 millones, que fueron cubiertos por el MOP y los municipios de Vitacura y Las Condes (Abuauad, Milnes, 2005). En Acceso Sur el proyecto se atrasó 5 años pese a estar listo en su tramo interurbano, lo que obligó al MOP a aumentar las expropiaciones para habilitar un parque que redujera la distancia con los barrios colindantes en las comunas de La Granja y La Pintana. Se estima que estos cambios, sumados al atraso en la obra, elevaron el presupuesto original en cerca de US\$ 68 millones<sup>5</sup>.

En Américo Vespucio Oriente la presión de vecinos y las autoridades locales obligó a optar por una autopista subterránea, elevando su costo en US\$ 386 millones respecto a una solución a nivel o elevada<sup>6</sup>. Como indicamos en la sección anterior, la discusión de Vespucio Oriente dejó en evidencia la diferencia de criterio aplicada en el tramo sur del anillo, donde se ejecutó una autopista con viaductos, que destruyó las antiguas rotondas utilizadas como parques y que omitió el tratamiento de los espacios públicos y áreas verdes. Al poner en evidencia este contraste, Vespucio Oriente fue el detonante para que las autoridades de las comunas afectadas por Vespucio Sur amenazaran con boicotear la concesión a menos de que el MOP arreglara los problemas comentados. En parte por ello y también por la iniciativa del propio ministro del ramo, el MOP prometió US\$ 25 millones para mitigar los impactos no resueltos<sup>7</sup>. Gran parte de estos recursos serán destinados a mejorar los espacios públicos, implementar y mantener áreas verdes y construir pasarelas y nuevas calles de servicios.

Si agregamos los ajustes comentados al inicio del documento para el caso Costanera Norte, la participación ciudadana ha generado cambios que suman US\$ 586 millones, sin contar los costos financieros por atrasos y multas. En otros proyectos el rechazo ciudadano obligó a postergar inversiones indefinidamente, como ha ocurrido con las vías exclusivas de avenida Matta y Las Rejas Norte, o con la idea de trasladar a los locatarios de La Vega a un mercado de abastos denominado MERSAN, ubicado en las afueras del anillo de circunvalación de Américo Vespucio.

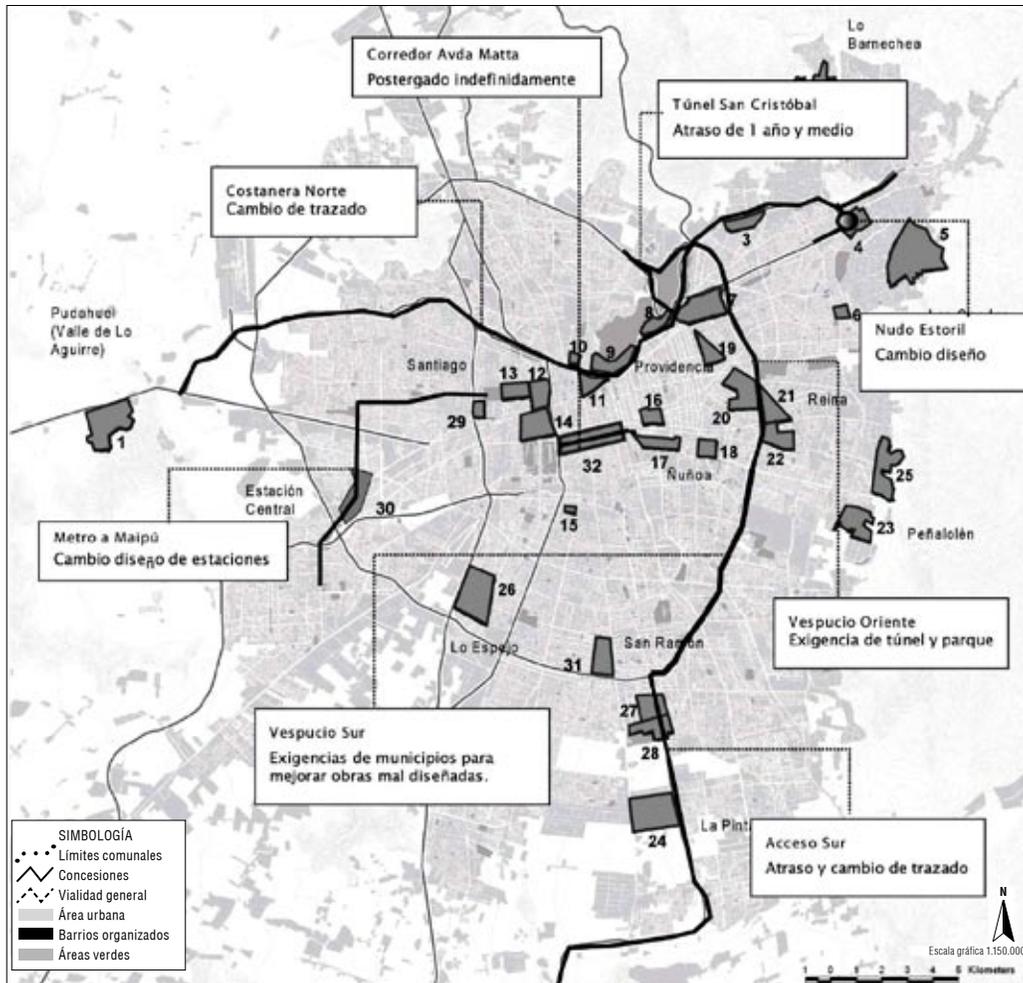
La siguiente figura muestra los proyectos de infraestructura que lograron ser modificados por las organizaciones ciudadanas.

<sup>5</sup> Este monto fue informado por el diario El Mercurio en su edición del 8 de Febrero 2008 y por la revista Capital en su número 234 (semana del 8 al 21 de Agosto 2008).

<sup>6</sup> Esta diferencia se obtiene al restar el monto de inversión estimado para la Alternativa '0' que contempla una autopista a nivel, con el monto estimado para la Alternativa '2' que combina una trinchera cubierta con un túnel minero, ambas bajo la superficie. Cabe consignar que el MOP se encuentra realizando una nueva alternativa subterránea cuyo costo todavía no ha sido informado públicamente.

<sup>7</sup> Noticia de El Mercurio, publicada el 30 de Julio de 2008 en página web institucional del MOP.

Figura 4.2.1 | Proyectos de infraestructura modificados



Fuente: elaboración propia en base a Atisba.

### 4.3 Efectos en los planes reguladores comunales

En los planes reguladores, los cambios han sido más relevantes. En Pedro Aguirre Cerda, Estación Central (Villa Portales), La Reina y San Ramón, la opción de aumentar la densidad y la altura de edificación fue descartada luego del conflicto con los vecinos. Una situación similar ocurrió en distritos de San Miguel y Ñuñoa, causando perjuicios económicos para las empresas inmobiliarias tanto por retrasos en las obras, como por la imposibilidad de levantar edificios en terrenos que habían sido comprados pensando en la normativa anterior. También han sido acogidas las sugerencias de vecinos de San Carlos de Apoquindo y La Dehesa evitando la llegada de usos comerciales y equipamientos, lo que obligó a modificar los planes reguladores comunales de

Las Condes y Lo Barnechea respectivamente. En Pedro de Valdivia Norte se descartó la idea de aumentar la altura de construcción sugerida por el municipio en su nuevo Plan Regulador. Lo mismo ocurrió en Vitacura con Escrivá de Balaguer debido a la acción de “Salvemos Vitacura”, que juntó las firmas necesarias para llamar a un plebiscito que dirimiera este conflicto. A fines de Octubre de 2008 el alcalde de Vitacura anunció la postergación indefinida de este cambio normativo, lo que coincidió con la sorprendente votación lograda por el candidato a alcalde de “Salvemos Vitacura”.

En síntesis, 11 planes reguladores comunales han sido modificados parcial o totalmente luego de procesos informales o conducidos de participación ciudadana, restringiendo de forma considerable el desarrollo inmobiliario.

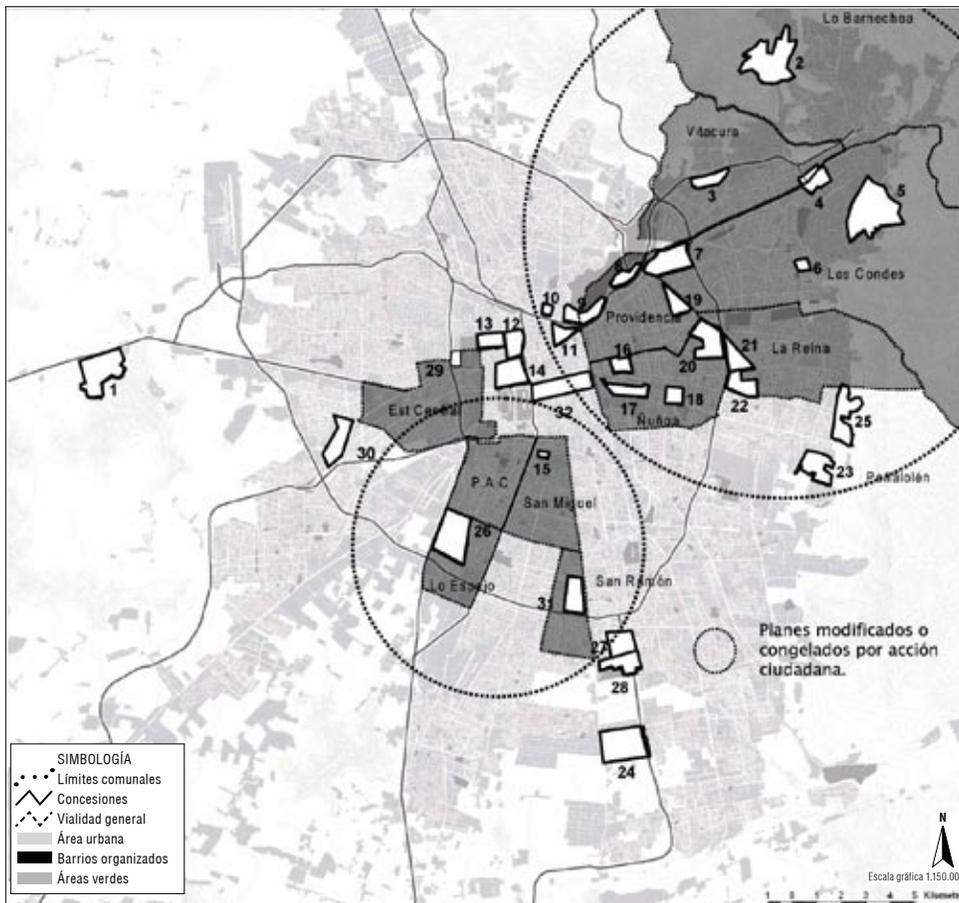
liario en altura. La figura siguiente muestra en color gris oscuro las comunas cuyos planes reguladores fueron modificados o congelados producto de la acción de los movimientos ciudadanos.

Sólo en ocho casos estudiados, equivalentes al 25% del universo considerado, las comunidades no pudieron detener los proyectos, lo que abarca principalmente iniciativas privadas que tenían permisos de construcción otorgados. Pese a ello, los vecinos lograron atrasarlos e inducir cambios de forma. En Plaza Las Lilas la inmobiliaria redujo la altura de una de las torres y habilitó una plaza con locales comerciales y cines, para reemplazar

el edificio que demolió (Guzmán y Lagos, 2008). En el túnel San Cristóbal el proyecto se atrasó debido a la presión de los vecinos para evaluar soluciones alternativas. Si bien el diseño original se mantuvo en sus aspectos centrales, las obras complementarias al túnel se atrasaron obligando a habilitar parcialmente su flujo pese que la obra está terminada. Debido a ello, es posible que el Estado deba pagar US\$ 8 millones como indemnización a la empresa concesionaria.

La tabla siguiente (Cuadro 4.3.1) resume el nivel de éxito obtenido en los casos analizados.

Figura 4.3.1 | **Comunas con planes reguladores modificados o congelados**



Fuente: elaboración propia en base a Atisba.

Cuadro 4.3.1

CÓDIGO	NOMBRE BARRIO	NOMBRE MOVIMIENTO	RESULTADO
1	CIUDAD DE LOS VALLES	RECORRIDO TRANSANTIAGO	LOGRA OBJETIVO
2	EL GOLF DE MANQUEHUE	USO COMERCIAL - PLAN REGULADOR	LOGRA OBJETIVO
3	ESCRIVÁ DE BALAGUER	ALTURA PLAN REGULADOR	EN DISCUSIÓN
4	ESTORIL - SAN DAMIÁN	NUDO ESTORIL	LOGRA OBJETIVO
5	SAN CARLOS DE APOQUINDO	USO COMERCIAL - PLAN REGULADOR	LOGRA OBJETIVO
6	COLÓN - PADRE HURTADO	MALL EN TERRENO INACAP	NO LOGRA OBJETIVO
7	BARRIO EL GOLF	ESTACIONAMIENTOS PZA. PERÚ	NO LOGRA OBJETIVO
8	PEDRO DE VALDIVIA NORTE	C. NORTE - TÚNEL SAN CRISTÓBAL - PLAN REGULADOR	NO LOGRA OBJETIVO
9	BARRIO BELLAVISTA	C. NORTE - PLAN REGULADOR - PROY. INMOBILIARIOS	LOGRA OBJETIVO
10	LA VEGA	MERSAN, C. NORTE, PZA. ABASTOS	LOGRA OBJETIVO
11	LASTARRIA - PARQUE FORESTAL	CONTRA ACTIVIDADES CULTURALES PARQUE FORESTAL	NO LOGRA OBJETIVO
12	PLAZA BRASIL	ALTURAS Y USOS PLAN REGULADOR	LOGRA OBJETIVO
13	PLAZA YUNGAY	ALTURAS Y USOS PLAN REGULADOR	LOGRA OBJETIVO
14	BARRIO UNIVERSITARIO	UNIVERSIDADES	NO LOGRA OBJETIVO
15	EL LLANO, SAN MIGUEL	ALTURA PLAN REGULADOR	LOGRA OBJETIVO
16	BARRIOS ÑUÑO A	ALTURA Y USOS PLAN REGULADOR	LOGRA OBJETIVO
17	BARRIOS ÑUÑO A	ALTURA Y USOS PLAN REGULADOR	LOGRA OBJETIVO
18	BARRIOS ÑUÑO A	ALTURA Y USOS PLAN REGULADOR	LOGRA OBJETIVO
19	PLAZA LAS LILAS	PROYECTO INMOBILIARIO PARQUE LAS LILAS	NO LOGRA OBJETIVO
20	BARRIOS LA REINA	CONCESIÓN AMÉRICO VESPUCCIO ORIENTE	LOGRA OBJETIVO
21	BARRIOS LA REINA	AMÉRICO VESPUCCIO ORIENTE - PLAN REGULADOR	LOGRA OBJETIVO
22	BARRIOS LA REINA	PLAN REGULADOR	LOGRA OBJETIVO
23	COMUNIDAD ECOLÓGICA	TRASLADO DE LA TOMA	NO LOGRA OBJETIVO
24	EL CASTILLO	ACCESO SUR A SANTIAGO	LOGRA OBJETIVO
25	PEÑALOLÉN ALTO	PLANTA METROGAS	NO LOGRA OBJETIVO
26	POB. JOSÉ MARÍA CARO	ALTURA Y USOS PLAN REGULADOR	LOGRA OBJETIVO
27	VECINOS LA GRANJA	ACCESO SUR	LOGRA OBJETIVO
28	SANTO TOMÁS	ACCESO SUR	LOGRA OBJETIVO
29	VILLA PORTALES	ALTURA Y USOS PLAN REGULADOR	LOGRA OBJETIVO
30	CORREDOR PAJARITOS	METRO EN VIADUCTO	EN DISCUSIÓN
31	VECINOS SAN RAMÓN	ALTURA Y USOS PLAN REGULADOR	LOGRA OBJETIVO
32	VECINOS AVDA. MATTA	CORREDOR TRANSANTIAGO	LOGRA OBJETIVO

Fuente: Atisba.

## 5. Beneficios y costos de la participación ciudadana

En muchos de los casos reportados, los cambios surgidos de la participación ciudadana mejoraron la calidad de los proyectos y permitieron preservar barrios patrimoniales. En Américo Vespucio Oriente la presión de vecinos y autoridades municipales y parlamentarias obligó a incorporar como criterio de selección de alternativas la mantención de un parque existente y la creación de nuevos espacios públicos, temas que increíblemente no forman parte de la metodología de evaluación social de proyectos urbanos del Ministerio de Planificación, MI-DEPLAN. Gracias a ello esta autopista será subterránea lo que reducirá su impacto ambiental y urbano.

El caso de Acceso Sur demostró que la estrategia clásica de reducir costos sacrificando calidad es altamente ineficiente. Los atrasos que experimentó la obra ante la protesta justificada de los vecinos tuvieron un impacto económico mayor al ahorro inicial previsto por el MOP,

sin considerar el costo de imagen que tuvo que pagar este ministerio y los costos sociales por congestión y desvíos de tráfico. A estas alturas es evidente que hubiese sido mejor haber contemplado un parque desde el inicio, además de otras obras que mitigaran el impacto del proceso constructivo. Este mismo criterio se aplica al túnel San Cristóbal o a la rehabilitación de Américo Vespucio Sur, donde el Estado deberá desembolsar recursos extraordinarios por no haber medido el impacto ambiental de la autopista sobre los barrios laterales.

Por otro lado, la organización de vecinos ha obligado al Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) a modificar su metodología de formulación de planes reguladores, incorporando instancias de participación que superan, por lejos, la precaria exigencia establecida en la legislación vigente. Si bien esta decisión responde a un cambio de enfoque propiciado por los cuadros técnicos del MINVU, es indudable que el aporte de los vecinos ha sido gravitante.

Pese a estos beneficios, los casos analizados muestran problemas que conviene resolver. El primero es la informalidad que caracteriza los procesos de participación ciudadana. Muchas de las decisiones surgen de negociaciones entre autoridades y un conjunto reducido de dirigentes, que no representan necesariamente a todos los vecinos que podrían verse afectados o beneficiados por estas decisiones. Esta discusión ‘a puertas cerradas’ favorece a organizaciones con contactos y con capacidad para llegar a la prensa o a las autoridades locales. Quizás por ello, el 66% de los movimientos ciudadanos se localizan en barrios de altos ingresos.

Al no contemplar marcos institucionales claros, el Estado ha debido transar para evitar el conflicto, sin que dicha decisión implicase necesariamente un mayor beneficio social. Por otro lado, en varios casos se han postergado inversiones necesarias para resolver problemas que afectan al conjunto de la ciudad, como ha ocurrido con el Plan Valparaíso o con los corredores de transporte público de avenida Matta o Las Rejas Norte. En ambos hay carencias de diseño que justifican la reacción de los vecinos. Asimismo, el congelamiento de los planes reguladores en comunas con atributos compromete la política de crecimiento vía densificación que impulsa el Estado, obligando a desplazar estas viviendas hacia comunas alejadas que carecen de infraestructura y servicios y donde los vecinos son poco influyentes.

## 6. Propuestas<sup>8</sup>

A partir de los casos estudiados, podemos concluir que la influencia de los movimientos ciudadanos es creciente, que muchas veces logran sus objetivos, pero que lo hacen en un marco legal precario y poco transparente. Esto es lo primero que debe corregirse. La participación debe ser auditada y vinculante para comprobar que sus resultados benefician a la mayoría y no sólo a grupos que tienen los recursos y contactos para organizarse. Por otro lado, debe establecer compensaciones para aquellos vecinos que serán perjudicados por decisiones de planificación que benefician a la mayoría.

En este contexto, el MINVU ha enviado al Congreso un proyecto que modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones creando la figura del ‘Esquema Direc-

tor’, una suerte de ‘*imagen objetivo*’ que antecede al plan regulador y que debe diseñarse consensuadamente con la ciudadanía en las etapas iniciales del proceso. Al respecto, el nuevo proyecto de ley señala: “*Por su carácter general y estable en el tiempo, el “Esquema Director” constituirá la base para fomentar los consensos sobre la visión general de desarrollo urbano, sobre la cual se elaborarán luego las normas técnicas específicas aplicables al suelo y las posteriores actualizaciones de cada plan regulador*”<sup>9</sup>.

Si bien se trata de un avance, el Esquema Director sigue siendo un instrumento informativo que en los hechos formaliza una figura utilizada hace tiempo por el MINVU. No resuelve el problema de fondo ya que la autoridad no está obligada a considerar las opiniones formuladas por la comunidad. El gran problema es que si decide hacerlo, no hay manera de comprobarlo y lo más probable es que se instale la idea que los vecinos nuevamente fueron pasados a llevar por el Estado, sobre todo si los afectados por el plan regulador son influyentes.

Existe otro riesgo. El concepto de *imagen objetivo* es sumamente vago y puede ser interpretado de múltiples formas. Este margen es peligroso ya que el Esquema Director fijará los valores centrales que deben preservarse en el instrumento permitiendo que todo lo demás sea modificado vía ‘*fast track*’, es decir, sin necesidad de cambiar el plan regulador completo como ocurre hoy en día. Si estos valores son ambiguos (por ejemplo, “calidad de vida”, “armonía con el entorno”) o su traspaso a la norma es muy indirecto (“altura media”, “preferentemente residencial”), el funcionario a cargo podrá interpretar con mucha discrecionalidad si un proyecto público o privado es compatible con la *imagen objetivo* acordada. Si además es creativo, podrá ver representadas todas las inquietudes de los vecinos en esta imagen abstracta y general.

Para resolver estos problemas el Esquema Director debe ser preciso y sus propuestas vinculantes. En el primer caso lo ideal es que su diseño considere parámetros similares a lo que utiliza un plan regulador, con cartografías de escala adecuada para mostrar límites urbanos o trazados de redes viales, e indicadores para representar asuntos sensibles como la altura de edificación o la densidad habitacional.

El segundo cambio es posiblemente el más difícil de

<sup>8</sup> Estas propuestas surgen del trabajo realizado por el “Observatorio de Iniciativas Legislativas UC”, donde participó el autor junto con otros docentes de la Universidad Católica.

<sup>9</sup> Sección 1 ‘De la Participación Ciudadana en la Planificación Urbana’. Capítulo IV “Contenidos del Proyecto”, Proyecto Modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones en materia de Planificación Urbana, N° Boletín 5719-14.

aplicar, ya que el carácter vinculante de la participación ha sido rechazado por las autoridades con el argumento que contradice la democracia representativa y que podría reemplazar funciones privativas del Estado. Este juicio debe matizarse. Es obvio que los ciudadanos no cuentan con atribuciones para hacerse cargo de la planificación urbana y que en la gran mayoría de los casos, carecen de recursos o competencias técnicas para ello. Por lo mismo el carácter vinculante debe estructurarse en fases específicas del proceso y siempre sobre bases elaboradas por la autoridad competente.

Esta instancia podría darse en tres momentos. Primero para consensuar el diagnóstico de los problemas que afectan a una comuna y que deben priorizarse en la elaboración del plan. En este caso, pueden plantearse opciones (ámbitos de acción, prioridades, modelos ciudad, etc.) que sean sometidas a votación mediante encuestas validadas por empresas independientes.

El segundo momento se produce al seleccionar el Esquema Director. Para facilitar el proceso, lo más conveniente es plantear alternativas que muestren diversos escenarios con implicancias sobre materias claves como el medio ambiente, el transporte o la calidad de los espacios públicos<sup>10</sup>. Con esta información los vecinos podrían seleccionar la opción que a su juicio obtiene los mayores beneficios. Esta decisión debiera ser auditada por una empresa independiente, a fin de establecer mediante encuestas o talleres, el universo de vecinos que votaron a favor o en contra de cada alternativa.

Finalmente debiera existir una instancia donde se discuta y apruebe el plan regulador definitivo. En este caso, la autoridad debiera formular alternativas mostrando cómo cada una de ellas incluye los principios del Esquema Director, enunciando sus implicancias sobre materias claves. En este caso la comunidad debiera votar la alternativa más favorable mediante un plebiscito.

Con una participación ciudadana auditada y vinculante, la autoridad podrá demostrar que los acuerdos tomados benefician a la mayoría. Como en todo ejercicio de planificación, habrá vecinos perjudicados que debieran ser compensados adecuadamente. Este problema está resuelto en el nuevo proyecto de la LGUC, a través de mecanismos para vender derechos de construcción restringidos por usos (área verde, zona típica, etc.) o trazados viales.

La mayoría de los proyectos analizados en esta investigación fueron evaluados socialmente y es muy posible que hayan obtenido buenos índices de rentabilidad. Pese a ello, sus diseños fueron rechazados, lo que obligó a incurrir en costos adicionales que nunca fueron medidos objetivamente. Esta situación demuestra la precariedad de las metodologías que utiliza MIDEPLAN, las cuales no consideran un conjunto de externalidades que generan los proyectos sobre su entorno y que debieran ser medidas como costos o beneficios sociales. Quizás el principal aporte de los casos estudiados ha sido demostrar que la estrategia de reducir costos sacrificando calidad es altamente ineficiente en proyectos urbanos. En este contexto, la capacidad de desarrollar diseños mejor integrados con el entorno, que aporten áreas verdes o espacios públicos, será una demanda creciente de los grupos ciudadanos cuyo poder e influencia seguirá creciendo.

## Referencias

- **Abuauad, R. y Milnes, T.** (2005). "Nudo Estoril. De la Obra de Infraestructura al Proyecto Urbano". *Revista ARQ*, Julio 2008.
- **Alcaino, J.** (2008). "Efectos de las Normas de Excepción sobre la Planificación Urbana Comunal y sobre los Conflictos Urbanos. Tesis para optar al grado de Magíster en Desarrollo Urbano, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- **Allard, P.** (2000). "Costanera Norte. Mitos, Verdades y Lecciones de una Autopista Urbana". *Revista ARQ*, Septiembre 2000.
- **Atisba** (2008). Levantamiento de Movimientos Ciudadanos en Santiago. Mapa de barrios y base de datos.
- **Atisba** (2007). Mapa Socioeconómico del Gran Santiago. Versión 2007.
- **Atisba** (1999-2008). Reporte de prensa de proyectos urbanos y planes reguladores modificados por conflictos y organizaciones ciudadanas. Versión 2007.
- **De Mattos, C.** (2003). *De la Planificación a la Gobernanza: Implicancias para la Gestión Urbana Regional*. Santiago, Instituto de Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2003.
- **Echenique, M.** (1997). "Desarrollo de una Red de Transporte Estratégica Mediante el Financiamiento Privado: El Caso de la Ciudad de Santiago". Centro de Estudios Públicos N° 67, Invierno 1997.

10. Al respecto resulta interesante revisar el trabajo realizado por Marcial Echenique para seleccionar el plan de desarrollo de la ciudad de Cambridge, Reino Unido. [www.hop.co.uk/cambridgefutures/futures1/camfuture.htm](http://www.hop.co.uk/cambridgefutures/futures1/camfuture.htm) Accedido el 17 de noviembre, 2008.

- **Fernandez Guell, E.** (1997). *Planificación Estratégica de Ciudades*, Barcelona, Gustavo Gili.
- **Galetovic, A., Engel, E., Fischer, R. y Hermosilla, M.** (2008). “La Renegociación de Concesiones y la Nueva Ley”. *Puntos de Referencia*, Centro de Estudios Públicos N° 297, Septiembre 2008.
- **Guzmán, D., y Lagos, M.** (2008). “Estudio de Caso Proyecto Las Lilas”. Trabajo final curso “Gestación y Ciclo de Vida del Proyecto”. Magíster en Administración de la Construcción, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- **Iribarne, C.** (2008). “Mapas del Poder en Santiago”, en “Influencia de la Propiedad Agrícola en la Ciudad Contemporánea: El Caso de Santiago de Chile”. Tesis para optar al grado de Magíster en Asentamientos Humanos y Medioambiente, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- **Ministerio de Obras Públicas** (2007). “Proyecto Autopista Américo Vespucio Oriente - Análisis de Alternativas. Publicado en página web institucional. Junio 2007.
- **Parrochia, J.** (1974). *Santiago en el Tercer Cuarto del Siglo XX*. Santiago de Chile, Departamento de Planificación Urbano - Regional, Facultad de Arquitectura Universidad de Chile, 1974.
- **Tironi, E. y Cavallo, A.** (2004). *Comunicación Estratégica. Vivir en un Mundo de Señales*. Santiago de Chile, Tauros Pensamiento.



PONTIFICIA  
UNIVERSIDAD  
CATÓLICA  
DE CHILE

VICERRECTORÍA DE COMUNICACIONES Y ASUNTOS PÚBLICOS  
DIRECCIÓN DE ASUNTOS PÚBLICOS

Alameda 390, 3<sup>er</sup> piso. Teléfono: 354 6637. Email: [asuntospublicos@uc.cl](mailto:asuntospublicos@uc.cl) [www.uc.cl](http://www.uc.cl)