



Universidad de Chile
Facultad de Filosofía y Humanidades

Seminario de grado:
Geografía, naturaleza y sociedad.

Imaginario colectivo de modernización urbana en Santiago de Chile: la construcción de la línea 1 del metro (1969-1975)

Informe para optar al Grado de Licenciado presentado por:

Sebastian Stormesan Bravo

Profesor guía: Enrique Aliste

Santiago de Chile
2019

Índice

Agradecimientos:.....	4
Capítulo 1: Introducción, preguntas e Hipótesis	5
1.1) Introducción y problema	5
1.2) Marco teórico	6
1.3) Preguntas, Hipótesis y objetivos.....	7
1.4) Fuentes y Metodología.....	8
Capítulo 2: Metro: transporte público, masivo y rápido.....	9
2.1) “¿Metropolitano para Santiago?”	9
2.2) “Los problemas y el público”	14
2.3) “Santiago en el Siglo XXI”	20
Capítulo 3: Conclusiones	26
3.1) Conclusiones a partir del trabajo	26
3.2) Conclusiones a partir de la contingencia.....	27
Bibliografía y Fuentes.....	29
Bibliografía:.....	29
Fuentes:.....	31
Anexo:	32

Agradecimientos:

Me faltan palabras para agradecer a todas las personas que permitieron la realización de este trabajo, sin embargo, merecen mención especial mi padre y mi madre por haber sido el pilar fundamental de mi constancia y esfuerzo, por haber sido ejemplos de vida a seguir y por darme su apoyo incondicional a lo largo de mi formación personal y universitaria.

Asimismo, agradezco a la familia Belmar Stormesan por haberme acogido en el calor de su hogar, por haberme dado la motivación necesaria para continuar a pesar de las adversidades propias del estudio y de la vida fuera del nido.

Finalmente quiero agradecer a todas mis amigas y amigos que me brindaron una mano y una cerveza para distender de todo ambiente estresante, por no perder su fe en mi y brindarme un hombro sobre el cual desahogarme.

Capítulo 1: Introducción, preguntas e Hipótesis

1.1) Introducción y problema

Pensar el espacio desde la tangibilidad como característica inherente al concepto ha sido, casi por antonomasia, la forma de abordar aquellos problemas relacionados con él. Aquello que se ve, se toca, y que en definitiva pasa por una comprobación empírica permanente ha dejado fuera de lugar aquel sentimiento que subyace a la racionalidad.

Los imaginarios urbanos, entendidos como Matrices de sentido que devienen en una carta de navegación¹, dotando de una forma de leer al espacio, se encuentran en esta cara oculta, ya que, a partir de ellos es que el espacio físico se tiñe de color, con el cual podemos identificar deseos, temores, fantasías y caprichos. Ellos explican el porqué del “sentido común”, por ejemplo, por qué no hay que caminar por ciertas calles de noche, o por qué pasear por un parque es más agradable que hacerlo por una fábrica. El cómo se perciben los cambios tecnológicos (modernidad) no escapa a ello, y es la razón de esta investigación.

El caso más ilustrativo, y que permite este trabajo, es el Metro de Santiago ¿Por qué el Metro y no otro fenómeno? Quizás haya sido más pertinente investigar respecto al cambio tecnológico que significó el paso del carro de sangre al tranvía eléctrico, y los imaginarios urbanos involucrados en ello. Sin embargo, el cambio descrito solo fue en la tracción de los vehículos, y a pesar de que fue suficiente para causar pavor ante la fuerza invisible que movilizaba a los carros², no significó un salto cuantitativo y cualitativo importante como para determinar a futuro el imaginario urbano que haya desprendido.

De acuerdo con esto, el Metro de Santiago representa no solo un cambio cualitativo y cuantitativo importante para el transporte capitalino (y chileno), sino que, al abrir y partir la Alameda en dos, detonó en una mutación de las pautas “normales” de tránsito en la Av. Bernardo O’Higgins (ya sea como peatón o conductor), así mismo, significó la creación de un nuevo espacio transitable a nivel del subsuelo. La construcción de este sistema, que se desarrolló durante los años 1969 y 1975 (como primera etapa), significó un trauma para el urbanita capitalino, y que, a pesar de todo, la apuesta significó la creación de un transporte más rápido y seguro, que superaba con creces a cualquiera que existiera previamente. Como tal, ha quedado grabado en la retina imaginaria del urbanita capitalino, quien lo ha elevado a un plano diferente que el resto de las posibilidades públicas para transportarse.

Sin embargo, resulta difícil pensar que una construcción que significó abrir y partir la Alameda en dos por un lapso de 7 años no haya dejado huella en la población, ni que las

¹ Márquez, 2007. p. 81

² Errázuriz, 2010, p. 362

autoridades a cargo no hayan dicho nada para apaciguar el trauma ¿Acaso la construcción de la línea 1 del Metro no significó un cambio de rutina para el transeúnte? Y ¿Este cambio de rutina no fue una mutación/creación/formación de un imaginario urbano? Este trabajo abordara el desarrollo de la construcción del Metro como un hito constructor/formador de imaginarios urbanos en la medida de que, como se señaló más arriba, significo acomodar la carta de navegación del urbanita capitalino, para finalmente adaptarlo a la nueva infraestructura, nunca vista. Y de como esto ajusta la nueva noción de ciudad a partir de la modernidad que desprende.

Cabe señalar que el desarrollo de este trabajo se vio limitado por el estallido social de Chile durante octubre de 2019. No creemos que este despertar sea negativo, sino todo lo contrario, era necesario. Sin embargo, a representado una pausa en muchos sentidos en la vida de los chilenos. La finalización de este trabajo es la que se ha visto interrumpida, y es por ello que puede haber pequeños errores entorno al punto 2.3, que si bien están, no limitan la comprensión global del trabajo.

1.2) Marco teórico

El concepto central que guiará esta investigación será el de imaginario urbano. Este concepto ha sido pensado (y repensado) en virtud de dar forma al mismo, sin embargo, hay diversas similitudes en las definiciones a las que se ha llegado. En su conjunto apuntan al sujeto como un ente pasivo en la recepción del imaginario urbano, que, en palabras de Francisca Márquez, constituiría una matriz de sentido deviniendo en una carta de navegación³. Por otro lado, el sujeto en su arista más activa actúa, al mismo tiempo, como reproductor del imaginario, donde se forma y reforma, ya que, como plantea Berdoluay, es “el sujeto en el curso de su actuar”⁴ lo que determina finalmente la creación de estos. Estos conceptos permitirán un análisis del fenómeno en cuestión.

Por otro lado, cabría preguntarse ¿Qué sucede cuando se cambia el foco, y este se posiciona en torno al emisor del imaginario? La búsqueda de un emisor constitutivo quizás no sea un objetivo plausible, pero la búsqueda de un emisor, quizás, consiente de su condición de emisor, en otras palabras, un emisor activo (como podría serlo la prensa o las autoridades de toda índole, o cualquier persona/institución que se encuentre en el poder), podría ser un punto de partida interesante para analizar comparativamente el fenómeno del metro desde los imaginarios urbanos, a nivel de sujeto (formación) y de “emisor activo” (construcción), esto también, claro está, desde un sentido histórico.

³ Márquez, 2007 op. cit. p. 80

⁴ Berdoulay, 2012, p. 49

Paralelo a la arista anterior, se incorpora la noción de modernidad. Salinas lo expone como un proceso de vida civilizatorio donde el desarrollo tecnológico es parte fundamental⁵. Esta definición se complementa sin problemas a partir de las fases que establece Néstor García Canclini (emancipación, renovación, democratización y expansión), y particularmente con la fase de democratización, donde el avance civilizatorio se ve potenciado por el avance tecnológico⁶. Con esto, se puede sintetizar que se entenderá por modernidad (y sus acepciones) como el cambio tecnológico que conlleva a una optimización material de un sistema en específico.

Finalmente, el punto de unión de los conceptos anteriores se sintetiza en la pedagogización, la cual se entiende, según Depaepe y Simon, no solo como el incremento de la acción educativa durante los siglos XIX y XX, sino que también “al papel cada vez más central de lo pedagógico en la sociedad”⁷. Si bien los autores hacen referencia al cambio de trato “físico” a uno cada vez más “psicológico” con el alumno, esto es homologable a los cambios en las prácticas espaciales, ya que, y asociado a lo expuesto más arriba, el uso del espacio es cada vez menos impuesto (físico), propiciando el aprendizaje del uso del mismo.

1.3) Preguntas, Hipótesis y objetivos

Preguntas:

Según esto, cabría preguntarse ¿Existe una formación de imaginarios paralelo a la construcción del metro? De existir ¿Cómo la modernización del transporte público metropolitano cambia la noción de modernidad en la sociedad santiaguina de la época? ¿Cómo esta cambia su concepto de ciudad a partir de las dificultades en la cotidianidad generadas por la construcción? Y, finalmente ¿Cómo los imaginarios logran omitir, o agregar, contenido del espacio?

Hipótesis:

La Hipótesis que se ha generado a partir de una primera lectura de fuentes es que efectivamente hay un imaginario urbano de modernización construido y/o formado en paralelo a la construcción del Metro de Santiago. Lo anterior se establece a partir del parecer de la prensa, donde más que hablar del Metro en sí (cosa que en efecto hacen), se plantea el modelo de una ciudad del siglo XXI, argumentando en diferentes artículos los pros y contras del Metro y la modernidad, entendida como los cambios cuantitativos y cualitativos de la

⁵ Salinas, 2004, [<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-170-26.htm>]

⁶ Néstor García Canclini, 1997, p. 27

⁷ Depaepe & Simon, 2008, p. 4

estructura urbana. Por otro lado, el mismo Metro realizaba una dura capacitación, tanto de sus trabajadores, como de los futuros usuarios para enseñarles a usar el sistema. Esta pedagogización del espacio definitivamente devino en una nueva forma de comprensión de este. Según esto, la construcción estuvo constantemente siendo interpretada por sujetos urbanitas, por lo que el imaginario en formación no fue una cuestión estática, sino que fue mutando a medida que avanzaba la construcción, trasladando el imaginario desde un optimismo inicial a una moderación de las expectativas.

Objetivos:

Para dar cuenta respuesta a las preguntas formuladas más arriba, dando cuenta de la Hipótesis, es que se desarrollaran los siguientes objetivos:

- 1) Objetivo General: Analizar la formación de imaginarios urbanos de modernidad a partir de la construcción de la línea 1 del metro en la sociedad santiaguina de la época.
 - 1.1) Caracterizar el cambio cualitativo y cuantitativo que significó la construcción de la línea 1 del metro.
 - 1.2) Identificar la construcción/formación de un imaginario urbano de modernización respecto a la construcción de la línea 1 del metro.
 - 1.3) Explicar el cambio de la noción de modernidad respecto del metro a lo largo de su construcción.

1.4) Fuentes y Metodología

Las fuentes que se utilizarán para dar respuesta a la investigación serán principalmente documentos de prensa, particularmente El Mercurio, junto con las actas municipales de Santiago del periodo en cuestión. Además, se revisarán documentos emitidos por el mismo Metro, como *El Gran libro del Metro de Stgo*. Asimismo, se recurrirá a fuentes fotográficas, aunque de forma complementaria.

La pertinencia de estas fuentes para el trabajo es que cada una de ellas aborda de manera diferente el mismo fenómeno, y que si bien, hay similitudes en algunas cuestiones puntuales (hechos principalmente), terminan posibilitando una lectura más amplia del imaginario en urbano en gestación. Por ello es por lo que la lectura de estas se realizara en función de buscar el actuar del sujeto urbanita respecto a las obras del metropolitano, donde se visualicen ventajas y obstáculos, expectativas y frustraciones.

Capítulo 2: Metro: transporte público, masivo y rápido

2.1) “¿Metropolitano para Santiago?”⁸

El periodo en que se construyó la línea 1 del Metro de Santiago, que va desde 1969 a 1975 (considerando solamente el movimiento material y no la planificación), fue una época en donde diferentes formas de hacer política se entrecruzaron. Desde la revolución en libertad, encabezada por Frei Montalva, pasando por el ambicioso proyecto de la Unidad Popular, la vía chilena al socialismo, y su trágico desenlace, un eclipse de 17 años de dictadura cívico-militar⁹. El escenario de estos sucesos se enmarca en la ciudad de Santiago, centro neurálgico de las transformaciones a nivel país que se quisieran llevar a cabo por alguna de estas propuestas.

La capital, que hacia 1970 contaba con una población de 2.861.900¹⁰ personas, ya se veía constreñida por el crecimiento urbano que se extendía hacia la periferia. La solución a este problema ya empieza a pensarse desde la gestación del plan intercomunal para Santiago en 1960, donde a partir del análisis de que “Santiago” solo respondía a la realidad del centro de la ciudad, había que coordinar el conjunto urbano en lo que se denominaría “Gran Santiago”¹¹. Dentro de los objetivos que se contemplaban para la realización de este plan estaba el establecimiento de “un sistema de vías estructurantes de concepción moderna que se sobreimpusiera y, a su vez, se adaptara a la tradicional estructura de damero”¹². Dentro de esta concepción es que nacen obras públicas, como, por ejemplo, anillos de circunvalación, sin embargo, el más importante para el caso es la gestación del Metro de Santiago.

El ferrocarril subterráneo aparece como solución después de un riguroso estudio llamado *encuesta Origen-Destino en Santiago 1965-1966*, llevado a cabo por Juan Parrochia. Los datos de dicho sondeo arrojaron que “el 75% de los viajes de los santiaguinos se hacían en 2.900 micros de todo tipo. De ellos, el 70% se dirigía al centro de la ciudad o provenía del centro. Es decir que solo un 30% se realizaba entre las demás comunas.”¹³ Por lo que es lógico pensar que el futuro Metro tuviera como principal labor apoyar e incluso reemplazar aquellos recorridos que tenían como eje gravitatorio al centro de la ciudad. Eje que por los demás era también el más congestionado de la ciudad, considerando el abultamiento generado por el transporte público. Y así fue. Realizada esta encuesta que da cuenta de la realidad del movimiento, y la necesidad de planificación del transporte público, es donde se inserta el plan de Metro, un sistema de transporte integrado por cinco líneas de Metro y dos

⁸ Así se titulaba un artículo en el diario El Mercurio 21/06/1969 en que se anunció la construcción del Metro.

⁹ Collier, 1998, p. 263

¹⁰ De Ramón, 2015, p. 197

¹¹ Ibidem, p. 226

¹² Ibidem, p 227

¹³ El gran libro del metro de Stgo., 2016, p. 44

trenes suburbanos, alimentados por buses de acercamiento, donde la primera línea se construiría en el eje Alameda.

La pregunta con la que se titula este apartado no fue azarosa. *El Mercurio* así titulaba el artículo que daba cuenta del inicio de obras del Metro que estaba por emprenderse durante el segundo semestre de 1969, y que, a primera vista parece un cuestionamiento a la tecnología que involucra dicho sistema. La pregunta pareciera estar enfocada en si es pertinente para la capital, y no en dar la información más descriptiva que involucra una obra de este tipo. Sin embargo, el cuestionamiento va por otro lado. El artículo apunta al gasto fiscal que involucra la construcción de esta nueva infraestructura sin cuestionarse la pertinencia de un ferrocarril subterráneo. De hecho, señala que “todos los sectores han estado de acuerdo en que debe darse solución sería al problema (del tránsito)”¹⁴, interrogándose al mismo tiempo sobre las obras que podrían paralizarse en pos de la construcción del metropolitano y de si acaso estas obras, como avenidas de circunvalación, caminos de alta velocidad, pasos bajo y sobre nivel, son una solución más rápida al problema.

Resulta curioso que *El Mercurio* se interrogue respecto a que obras se dejarán paralizadas y no se cuestione el caso en que la construcción del Metropolitano quedase estancada, más aún, considerando la extensión del proyecto a lo largo de la Alameda, como debajo de ella. Esto debió de ser así ya que el financiamiento de la obra sería de carácter mixto, por un lado, el Estado se haría presente con un aporte de 35 millones de dólares, y por otro, un crédito francés por 45 millones de dólares¹⁵. Este crédito en gestión consistía en equipo y elementos para la ejecución del subterráneo tales como locomotoras, carros, vías férreas, sistemas de control eléctrico, etc. Mientras que las obras civiles correrían por parte del Estado.

Respecto a las obras civiles, cabe decir que estas corresponden a las estaciones, talleres y, en concreto, a la infraestructura que soportara al sistema. En este sentido, la línea 1, que es la base de la construcción del Metropolitano, estaría compuesta por 14,700 km. desde la estación Violeta Parra (Hoy estación San Pablo) hasta la estación La Portada (Vitacura), atravesando 20 estaciones desde la primera hasta la última, a lo largo del eje Alameda-providencia¹⁶. El mismo Juan Parrochia señala que las “estaciones que se levantarán [estarán] a 700 metros unas de otras”, permitiendo el transporte de 55 mil pasajeros por hora¹⁷. El primer tramo a construir estaría ubicado entre avenida Pajaritos y plaza Bulnes, siendo subterráneo “que provisoriamente será a zanja abierta, sin recubrir, hasta la estación

¹⁴ El Mercurio, 21/06/1969, p. 3

¹⁵ Los principales actores del acuerdo fueron el ministro de obras públicas y transporte del momento, Sergio Ossa y el director del ferrocarril metropolitano de París, Georges Derou. El acuerdo se encontraba en sus conversaciones finales El Mercurio 12/08/1969. Por otro lado, fueron otorgándose otros créditos a lo largo de la construcción.

¹⁶ Resumen plan regulador de transporte de Santiago, Metro de Santiago, Juan Parrochia M.O.P.T. – D.G.O.P., Stgo de Chile – junio 1971.

¹⁷ El Mercurio 09/07/1969, p. 26. Cabe mencionar que a lo largo de la construcción las estimaciones van variando (in crescendo), por ejemplo, en la edición de El Mercurio 01/11/1970, p. 30. aumenta la cantidad de pasajeros a 75 mil por hora, llegando a 130 mil por hora.

Republica”¹⁸. Esto último se observa en la fotografía 1 del anexo, donde se logra apreciar esta zanja abierta a lo largo de la avenida alameda a la altura de lo que será la estación Universidad Técnica (hoy estación Universidad de Santiago de Chile), en donde la construcción ocupa prácticamente toda la calzada, dejando una vía a cada lado para el tráfico de automóviles.

A lo largo de los años 1970 y 1972 es, en definitiva, donde se desarrolla el grueso de las obras. Durante el año 1971 la construcción ya había avanzado hasta la altura de La Moneda. Así se logra apreciar en las fotografías 2 y 3, en donde se ven icónicos símbolos de la Alameda como la estatua en honor al General San Martín y la torre Entel, también en construcción. Así mismo, resalta que, a pesar de que se señaló que solo en un inicio se ocuparía la técnica de zanja abierta, a esta altura de la construcción se sigue utilizando. Sin embargo, ya se ven túneles formados, quizás debiéndose a una derivación de la técnica en que solo un pequeño tramo es a cielo abierto. Hacia mediados de 1972 ya comenzaba la restauración de la superficie de la Alameda “en los sectores de Estación Central – Las Rejas...”¹⁹, pero también estaba pronto a iniciarse la línea 2 del Metro, de la cual no ahondaremos en esta investigación.

Las fechas de término del primer tramo estaban pronosticadas hacia finales de 1973²⁰. Durante ese año y el siguiente se fueron dando informaciones más acabadas sobre los trenes, el tipo de empleo y el sistema de control. De los primeros se puede decir que implementarían ruedas de goma puesto que “eran el sistema más avanzado en su época y permite aceleraciones y desaceleraciones fuertes, que es lo ideal para estaciones muy cercanas entre sí, como ocurre en línea 1”²¹, estando compuestos por 5 vagones con capacidad para 200 pasajeros, siendo su capacidad máxima mil personas²². Respecto al empleo, Metro anuncia que sus trabajadores serán en su mayoría mujeres, desempeñando labores de administración, operación, boletería, maquinistas e inspectores, relegando el trabajo masculino a tareas específicas²³. Sin embargo, la realidad apunta a que esto no fue así y que la proporción fue más equilibrada, ya que, por ejemplo, el relato de una trabajadora (boletera) que entro a trabajar a Metro en 1987 señala que al preguntar por qué las mujeres no podían ser conductoras nadie le respondió, pudiendo serlo solo después de que se abriera la posibilidad de concursar por el empleo²⁴. El puesto central de comando de Metro, ubicado en calle Lord Cochrane, sería desde donde 10 personas manejarían todo el tráfico del sistema²⁵ a través de

¹⁸ El Mercurio 10/05/1970, pp. 1-16

¹⁹ El Mercurio 30/07/1972, p. 33

²⁰ El Mercurio 07/02/1973, p. 22

²¹ Rojas, 2015, p. 71 [Memoria]

²² El Mercurio 04/06/1973, p. 17

²³ El Mercurio 09/06/1973, p. 25

²⁴ El gran libro del metro de Stgo., 2016, pp. 96-97

²⁵ El Mercurio 07/10/1974, p. 25

la utilización de tres computadores de 8 kilobytes²⁶, además de alimentar, a través del puesto de alta tensión (PAT), de electricidad a las vías²⁷.

La infraestructura correspondiente a la continuación de la primera fase de construcción corresponde a las estaciones Universidad de Chile, Santa Lucía, Universidad Católica y Baquedano. Estas se construirían entre fines de 1973 y el primer semestre de 1975²⁸. A pesar de que la planificación en torno al eje Alameda – Providencia comienza a ser cuestionada por el municipio (en representación de los vecinos del sector), esta se mantiene “y su trazado será el siguiente: Plaza Bulnes – remodelación San Borja – Plaza Baquedano – Parque Balmaceda hasta la calle Román Díaz, por parque Balmaceda; desde Román Díaz hasta la Avenida los Leones, siempre por Avenida Providencia”²⁹, desviándose hacia la Portada en av. Vitacura. Sin embargo, esta última estación no vio la luz, ya que el director de Metro, Juan Parrochia en conversación con el dictador Augusto Pinochet le da cuenta de la posibilidad de que el proyecto de Metro llegase hasta Escuela Militar³⁰. A pesar del guiño que se puede pensar de Parrochia al régimen militar, esta decisión iba más en línea a los cambios propios de una ciudad como Santiago, que ya proyectaba nuevos núcleos urbanos, como por ejemplo el que se estaba generando en la intersección de las av. Américo Vespucio y Apoquindo³¹.

Si bien la inauguración del sistema estaba prevista para noviembre de 1973³², la historia dictó otros acontecimientos para finales del mismo año. Mas allá de las características políticas sobre la apertura, esta se dio el 15 de septiembre de 1975 con el inicio de una marcha blanca que duraría hasta noviembre³³, mes en que el sistema funcionaría al máximo de sus capacidades. El Metro entró en funcionamiento a la par de que en Chile existía toque de queda por la irrupción política del Golpe de estado, por lo que sus trabajadores necesitaron de un salvoconducto que les permitiera cumplir con su horario: 7am la apertura y 9pm el cierre³⁴, por lo que el inicio y finalización de la actividad laboral de sus trabajadores tiene que haber sido más temprano y más tarde con tal de tener todo listo para los usuarios. La puesta en marcha del sistema significó para los trabajadores poner en práctica todo lo que aprendieron en las duras capacitaciones a las que Metro³⁵ los sometió, que más allá de las cuestiones técnicas que significaba estudiar el funcionamiento de los nuevos sistemas, se buscaba generar un apego emocional al trabajo en la conformación de la “familia Metro” en

²⁶ El gran libro del metro de Stgo., 2016, p. 93

²⁷ El Mercurio 07/10/1974, p. 25

²⁸ El Mercurio 18/11/1973, p. 51

²⁹ El Mercurio 16/07/1973, p. 17

³⁰ El gran libro del metro de Stgo., 2016, p. 66

³¹ Ídem

³² Castillo, Mardones, Vila, 2017, p. 345

³³ El Mercurio 15/9/1975, pp. 22-24

³⁴ El gran libro del metro de Stgo., 2016, p. 60

³⁵ María Isabel Pávez menciona que las capacitaciones generales fueron realizadas por profesionales que habían realizado su estada de formación durante tres y seis meses en el Metro de París. En: Pávés, 2006, p. 48

donde los valores como la disciplina, puntualidad y responsabilidad fueron de igual forma evaluados durante las capacitaciones³⁶.

Los usuarios tampoco escaparon a esta capacitación, que, guardando las proporciones, se realizó en forma de exposición y después marcha blanca. La exposición consistía en que los usuarios se familiarizaran no solo de apartado técnico del sistema, sino también con la infraestructura de las estaciones³⁷. Así se logra observar en la fotografía 4³⁸ en donde la gente aprecia los paneles con infografías desplegados a lo largo del entre piso de boletería. Con estas medidas (exposiciones y marcha blanca) los usuarios se irían adaptando al nuevo espacio, desconocido por el urbanita capitalino que durante esos primeros viajes recorrían “al principio sonrientes, empezaban a desajustarse la corbata y luego a mostrar signos de claustrofobia... las puertas se abrían. Se paraban como resortes y pisaban el andén, entre aliviados y satisfechos.”³⁹ La exploración de un nuevo espacio estuvo presente en la puesta en marcha del servicio.

En definitiva, el Metro de Santiago se planteó como un salto cualitativo y cuantitativo de importancia respecto al sistema de transporte existente. Cualitativo no solo por la tecnología con la que funcionaría, sino que también por el espacio que en el que se desarrollaría, teniendo que invadir en su construcción el largo de la alameda tanto visual, como espacialmente. Por otro lado, la velocidad del transporte no se vería afectada por obstáculos, que, si existían en superficie, como otros vehículos, cortes de tránsito etc. Y cuantitativo porque, considerando que la movilización de pasajeros en todo Santiago era de 2.710.000 personas al día⁴⁰, el Metro podría transportar, en mejores condiciones materiales y a mayor velocidad, a 1.950.000 pasajeros diarios (dentro del horario 7am a 9pm), pudiendo absorber a más de la mitad de los pasajeros que transitarían en superficie, aportando a desatochar el centro. Por otro lado, el Metro buscaría diferenciarse de los sistemas de transporte superficiales al prohibir actividades y/o hábitos que si se realizaban en estos, como por ejemplo, ingresar en estado de intoxicación alcohólica o de cualquier otra sustancia, afectado por alguna enfermedad contagiosa, se prohibía fumar, ensuciar, pegar carteles, ingresar con bultos cuyo tamaño molestase a terceros, etc.⁴¹ En definitiva, ser un sistema totalmente diferente, y diferenciado, de los existentes en todo ámbito posible.

³⁶ ídem

³⁷ El Mercurio 22/09/1974, p. 31

³⁸ La fotografía está fechada en el año 1975, sin embargo, la exposición que fue anunciada por la prensa se desarrolló en 1974. La página web de donde se extrajo la fotografía ya ha tenido errores de fecha por lo que esta discrepancia podría tratarse de una más de ellas. La pequeña imprecisión no inhabilita el ejemplo.

³⁹ El gran libro del metro de Stgo., 2016, p. 74

⁴⁰ Es el total entre el transporte público particular y estatal a partir de datos del año 1968 En: Castillo, Mardones, Vila, 2017 op. cit, p. 218

⁴¹ Pávez, 2006 op. cit, p. 48

2.2) “Los problemas y el público”⁴²

Señalados los aspectos materiales de la construcción, y del avance cualitativo y cuantitativo que representa, corresponde ahora revisar aquello que provocó. Ya sean reacciones, actitudes, nociones u otras que permitan visualizar el trauma generado en el urbanita capitalino y la mutación de su imaginario urbano.

El imaginario urbano respecto a Santiago va en línea con una de las contraposiciones imaginarias propuestas por Francisca Márquez: la ciudad integrada/ la ciudad trizada⁴³. Aquí, y a lo largo del siglo XX, Santiago es una ciudad que busca proyectarse como avanzada (integrada), pero que cae en las contradicciones sociales propias de la época (trizada). Desde este base es posible plantear algo similar respecto a la Alameda y la construcción del Metro. La Alameda con una función consensuada y específica: ser vía vehicular, y las obras del ferrocarril subterráneo, aquello que triza lo anterior, y no deja cumplir su función.

La Alameda de las delicias había dejado de ser un paseo de esparcimiento para la ciudad, para pasar a tener “una función de circulación de vehículos, una función neta de vialidad. Toda la intensa vida que se desarrollaba otrora ha cambiado su fisonomía.”⁴⁴ La construcción de la línea 1 significó interrumpir la funcionalidad de la Alameda por un lapso de 7 años ¿Cómo esta interrupción hizo mutar el imaginario urbano de vialidad/circulación de la Alameda? ¿En que lo convirtió? A estas preguntas, que guiaran este apartado, les daremos respuesta en función de identificar la construcción y/o formación de un imaginario urbano a partir de las obras de la línea 1 del Metro.

La intermisión de tránsito normal de la Alameda, producido por las construcciones descritas en el apartado anterior, comienzan a volverse un obstáculo material y logístico a la par en la que se desarrollan. Hacia 1969 *El Mercurio* ya informaba acerca de accidentes en torno a las obras que ocurrían producto de una ineficiente señalética y cercado (como se ve en la fotografía 5 del anexo, la señalización no informaba acerca del peligro de la excavación, sino que evitaba la detención de vehículos que pudiesen entorpecer el tránsito), pero también por la utilización de los “hoyos” como servicio higiénico⁴⁵. Con esto el espacio en transformación comienza a adquirir desde sus inicios un tinte negativo. En este sentido es que el regidor por Santiago, José Pablo Domínguez, señala que siendo parte de la comisión de tránsito rápido de Santiago y el Metropolitano ha “experimentado lo que ha señalado el señor Leiva: en la ceguera que obsesiona a los técnicos duros en la solución de problemas de la vida diaria de la ciudad. (...) no tienen ningún interés para ellos observar el problema humano, que se

⁴² Así titulaba *El Mercurio* una serie de cartas enviadas y publicadas en el diario enfocadas en los problemas cotidianos de las personas.

⁴³ Márquez, 2007 op. cit, p. 84

⁴⁴ Peralta & Vega, 1971, p. 159

⁴⁵ *El Mercurio* 05/12/1969, p. 38

genera en los poblados afectados”⁴⁶. El miramiento que tuvieron los realizadores del metropolitano sin duda buscaba solucionar un problema humano, el del tránsito y la movilidad, sin embargo, y como en toda obra pública, la solución termina por afectar e intervenir en la vida diaria de las personas.

Esta contradictoria conjunción entre la Alameda y la construcción se ve mucho más fuerte en el carácter identitario de la primera. La Avenida parece dejar de ser lo que es a la luz de las obras, mutando a otra cosa totalmente diferente. En palabras del regidor Vargas “Estamos comprometidos con la destrucción que se está llevando a efecto en el tradicional paseo de la alameda de las delicias transformado en estacionamiento de camiones y de toda clase de vehículos.”⁴⁷ Este compromiso destructivo va en línea con lo que en paralelo está ocurriéndole a la fisonomía de la avenida, y se vuelve una preocupación, ya que, “La Alameda, principal arteria de la capital que recibió su nombre de los arboles que antaño se alzaban a ambos costados de la calzada, vera pronto desaparecer definitivamente los restos que aun permanecen del antiguo paseo de álamos y jardines.”⁴⁸ Así mismo, también se procede a desmontar y retirar monumentos insignes de la Avenida, que sin duda se realiza con sumo cuidado ante la preocupación de contratar a expertos y tomar las medidas necesarias para su reubicación (fotografías, planos, etc.), sin embargo, el grueso de estas labores la realizan trabajadores no calificados.⁴⁹ Con esto, se despoja a la Alameda de las delicias de aquello que lo hacía ser, precisamente, algo más que una avenida de tránsito cualquiera.

En definitiva, la Alameda estaba cambiando su aspecto, y con esto, cambiaba además su forma de transitarla. La *carta de navegación*, como se ha mencionado, tiene la característica de ser sumamente sensible a los cambios, y si bien también posee la característica de ser enormemente adaptable, esta se da en periodos más largos de tiempo (la memoria de la ciudad como elemento de investigación de imaginarios a partir de construcción/destrucción⁵⁰). La Alameda como obstáculo, y no como vía transitable, se hace más vivida a medida en que el grueso de obras se desarrolla. En la sección de *El Mercurio* llamada *Los Problemas y el Público* ya se habla de problemas de seguridad peatonal producidos por el retiro de semáforos y no reposición de estos, producto de la construcción del metropolitano⁵¹. De igual forma, en la misma sección un mes después, señala que “los problemas anexos que está provocando la construcción del Metro (...) atochamientos, desordenes y falta de respeto por todo, a vista y

⁴⁶ Oficina de Certificación y Archivo [OCA], Municipalidad de Santiago [MS], Actas municipales [AM], 2 abril a 27 junio 1969, A.V 16, 11/06/1969

⁴⁷ Cabe señalar que el bandejón central de la Alameda era efectivamente utilizado como estacionamiento, sin embargo, el calificativo de “destrucción” nos indica que su preocupación va más en línea con la construcción del metropolitano que fue bastante invasiva. OCA, MS, AM, 1969, A.V. 14, 05/11/1969

⁴⁸ En el mismo artículo el alcalde de la comuna de Stgo. señala que los planes de restauración para convertirle en paseo público se vieron postergados por el metropolitano. *El Mercurio* 30/12/1969, pp. 21-25

⁴⁹ *El Mercurio* 14/09/1970, pp. 17-24

⁵⁰ Lindón, 2007, p. 11

⁵¹ *El Mercurio* 02/02/1971, p. 16

presencia de policías.”⁵² Estas preocupaciones aumentarían en la medida de que el sector céntrico de la ciudad comienza a eliminar el tránsito de vehículos, como sucedería con la calle huérfanos, la cual se transformaría en boulevard y por donde solo transitarían peatones. El subsecretario de transporte, Hernán Morales, señala que un plan de este tipo solo aumentaría las aglomeraciones de vehículos, considerando, además, que estas vías alternativas comienzan a ser de importancia en la medida de que la Alameda se ve imposibilitada de soportar tal cantidad de tráfico producto de las construcciones del metropolitano.⁵³

Las preocupaciones esbozadas por la municipalidad parecen quedar inmobilizadas. Ignacio Lagno al asumir la alcaldía en 1970 se había pronunciado al respecto, diciendo que “se adoptaran medidas de emergencia a fin de mantener una circulación expedita en la Alameda Bernardo O’Higgins, afectada por los trabajos del metro.”⁵⁴ Como se vio, esto no se logra. De hecho, la deficiente coordinación entre la municipalidad y la CORMU se vio reflejada en la difícil situación del tránsito que ya existía por la obstaculización que representaban las obras. Estas dificultades ocurren por la toma de atribuciones por parte de la CORMU, sin consulta previa a la municipalidad, y que van desde el cierre de calles o la apertura de otras.⁵⁵ Así, por ejemplo, “En general Velásquez (...) se les ocurrió cerrar el paso de Alameda y Pedro Aguirre Cerda, y después entre Logroño y Arica, lo cerraron con piedras y pusieron un listón pintado al doblar. ¿Qué pasó? (...) hubo un accidente en el murió una persona y tres quedaron heridas.”⁵⁶ En definitiva, el municipio termina por asumir la construcción del ferrocarril subterráneo como un problema en si mismo, puesto que, por decreto la tutela de la Alameda no pertenece al municipio, provocando que cualquier transformación que se desarrolle en ella afecte la planificación del resto de la comuna pues “va en contra de los intereses de la comuna y puede provocar el caos en la circulación de la ciudad con consecuencias catastróficas.”⁵⁷ Las declaraciones de, el entonces candidato, Salvador Allende, no dejaban esperanzas de una rápida finalización, pues encontraba en el proyecto “un despilfarro solo para los ricos”⁵⁸, por lo que todas las preocupaciones entorno al problema del Metro, y todo lo asociado a él, eran de que se perpetuaran producto de una paralización de las obras.

El interés por acelerar la construcción hacia 1972 por parte de Ministro de Obras Públicas, Pascual Barraza, van de la mano con las declaraciones de George Derou, director del Metro de Paris, quien señala las demoras lógicas que tienen proyectos de esta envergadura (habilitación de talleres y otras faenas).⁵⁹ Sin embargo, pareciera que la aceleración de las

⁵² El Mercurio 01/03/1971, p. 22

⁵³ El Mercurio 19/10/1971, p. 19

⁵⁴ OCA, MS, AM, 2 de sept. a 29 de diciem. 1970, A.V. 6, 18/11/1970

⁵⁵ OCA, MS, AM, 3 de mayo a 9 de Agosto, 1972, A.V. 7, 22/05/1972

⁵⁶ OCA, MS, AM, 6 de enero a 26 de abril 1972, A.V. 12, 26/01/1972

⁵⁷ OCA, MS, AM, 3 de mayo a 9 de agosto 1972, A.V. 5-8, 05/07/1972

⁵⁸ El gran libro del metro de Stgo., 2016, p. 47

⁵⁹ El Mercurio, 30/03/1972, p. 16

obras va más en línea con la preocupación por la situación de la Alameda, y como una manera de terminar con los problemas asociados a la casi nula coordinación entre la construcción y el municipio. Por ejemplo, cuando se inician las construcciones entre plaza Bulnes y plaza Baquedano, la preocupación municipal consistía en la situación de la Alameda y las dificultades del tránsito debido a “los hoyos y escombros que han quedado de las obras en ejecución.”⁶⁰ *El siglo*, sobre el mismo tema, señala que “el santiaguino se acuesta cada noche con la incertidumbre del día siguiente, ¿podré tomar la micro a la hora? ¿Llegaré oportunamente al trabajo?”⁶¹

Los tintes negativos presentes en la prensa no dejan de aparecer. En 1973 vuelven las preocupaciones por la destrucción de la superficie. La intervención al parque Balmaceda es víctima de un titular amarillista, en donde se pone en énfasis la destrucción del parque como una acción deliberada del Metro.⁶² A pesar de que existen cosas positivas, como el anuncio de que serían mujeres las que conducirían el Metro. Como se vio anteriormente, finalmente la mano de obra femenina no fue precisamente recurrente en el sistema, sin embargo, es bueno señalar que, la maquinaria es la que se ve halagada dentro del artículo de *El Mercurio*, en el que se señala que “manejar uno de los convoyes es más fácil que manejar una máquina de coser”⁶³, aludiendo a que, y por sexista que sea, la modernidad de los carros es tal que su manejo es extremadamente sencillo, al punto en que hasta una mujer puede hacerlo. A pesar de estas ambivalencias, la percepción continúa siendo negativa, pues representaba una molestia. Un hecho que indica la constancia de esta noción respecto a la construcción del Metro es el conflicto suscitado por el paso de la línea por avenida Providencia. En este conflicto los representantes de la municipalidad de Providencia y los comerciantes temen de ser “condenados a muerte”. Esta condena a muerte se refiere, entendiéndolo por Jorge Moreno Harbin, presidente del sindicato de comerciantes de Providencia-Las Condes, de quedar paralizados económicamente, pues más de mil establecimientos se verían afectados por el paso de las obras.⁶⁴

Cuando el Presidente Salvador Allende confirmaba la concreción de las obras del tren subterráneo, decía a la par que el sistema “Solucionaría definitivamente el transporte de pasajeros en la capital”⁶⁵ El servicio, que tenía planificado comenzar a funcionar en noviembre de 1973, se vio interrumpido por la dictadura militar. Sin embargo, ya se encontraba concretada la etapa 1 de construcción entre la estación Violeta Parra y estación Moneda, por lo que la mirada recelosa del urbanita comenzaba a disiparse. El anuncio del

⁶⁰ El Mercurio 06/07/1972, p. 20

⁶¹ El Siglo, 18/08/1972 pág. 2, citado en: Castillo, Mardones, Vila, 2017, p. 298

⁶² El titular es “El Metro destroza Parque Balmaceda”, y a pesar de explicar en la noticia que la destrucción no es tal, sino que se están tomando medidas para no hacer ningún daño ni destrucción, además de señalar que existen cuadrillas de conservación para las plantas y árboles que quedaran dentro del radio de construcción. El Mercurio 18/02/1973, p. 31

⁶³ El Mercurio 09/06/1973, p. 25

⁶⁴ El Mercurio 16/07/1973, p. 17

⁶⁵ El Mercurio, 07/10/1972, p. 27 En: Castillo, Mardones, Vila, 2017 op. cit, p. 313

“veloz avance en obras del metro”⁶⁶ para que “pueda entrar en servicio lo antes posible”⁶⁷ y la apertura de la exposición en la estación Moneda a la que acudió medio millón de personas⁶⁸ sin duda enfriaron los ánimos, y transmutaron el *obstáculo*, adoptándolo dentro del imaginario urbano de la Alameda y Santiago, con lo que el Metro pasa de ser algo que evitar dentro de la carta de navegación a ser una opción viable y hasta mejor para transitar la Alameda. Algunas de las opiniones respecto a la estación, y al sistema, hacen énfasis en su modernidad: “¡Es mucho más moderno, más luminoso, más elegante! No hay duda alguna de que nosotros estamos a la cabeza en el mundo en cuanto a ‘Metros’”⁶⁹. “El sociólogo y profesor universitario, Bartolomé Peirano, opina que ‘el Metro de Santiago es tan hermoso y practico como el de México, que es uno de los más modernos en el mundo’.”⁷⁰ La modernidad es vista como parámetro comparativo, donde se pueda apreciar un antes y un después, donde la sucesión de eventos va mejorando paulatinamente.

La construcción de la línea 1 del Metro no escapa a esta percepción, pues si bien el imaginario urbano asociado a la obra es valorativamente negativo, la noción de modernidad a la que también se le asocia permite una revalorización del espacio mas rápida. Así es como existen opiniones como la de Eliana Ciudad, comerciante, quien dice que “Ver esto [la exposición] me hace olvidar todos lo hoyos de la Alameda. Para progresar hay que pasar primero por el sacrificio.”⁷¹ Por otro lado, esta revalorización de la nueva espacialidad también va de la mano con la apreciación técnica que se tiene del sistema como solución al problema que lo concibió, el tránsito. En 1975, a meses de la inauguración del subterráneo, continua la preocupación por el problema de la locomoción en superficie. Las soluciones graduales (modificaciones marginales y una nueva reglamentación del tránsito) se presentan como las más adecuadas frente a las soluciones radicales e instantáneas (tipo de solución en la que se cuadra el Metro). Esto ya que “el futuro ‘Metro’ santiaguino resolverá las deficiencias de la locomoción sólo parcialmente”⁷², pues una sola línea sería insuficiente. Esta mala lectura del proyecto era acertada en la medida de que se concibiese a la línea 1 como la única línea, cosa que sería un hecho mientras se construyen el resto. Así mismo, otras revalorizaciones consisten en el rescate de la Alameda como el paseo urbano que fue a partir de la esperada disminución del tráfico superficial como consecuencia directa de la construcción del Metro.⁷³

En definitiva, la construcción de la línea 1 del Metro efectivamente genero una mutación del imaginario urbano preexistente. En esta fase intermedia, entre el imaginario preexistente y el que se gestaba, es donde los aspectos negativos y positivos se encontraban en pugna. Como se ha visto hasta aquí, el imaginario que parece ser predominante a lo largo de las obras era

⁶⁶ El Mercurio 18/03/1974, p. 25

⁶⁷ Ídem

⁶⁸ El Mercurio 22/09/1974, p. 31

⁶⁹ Ídem

⁷⁰ Ídem

⁷¹ Ídem

⁷² El Mercurio 17/06/1975, pp. 15-18

⁷³ Peralta & Vega, 1971 op. cit, p. 161

valorativamente negativo a partir de la percepción de este espacio como un obstáculo. La noción de modernidad permitió en cierta medida sopesar aquella percepción, viendo las ventajas en función de aquello que hacía diferente al sistema del resto de la locomoción.

Respecto a esto último, Metro tuvo un papel activo. Esto ya que, desde la planeación se tomaron medidas a fin de tener una apariencia más amigable. Como explica Dhan Zunino Singh respecto al subterráneo de Buenos Aires, el encierro era una característica que restaba puntos a la hora de optar por un sistema subterráneo o uno elevado, pues el ejemplo histórico de Londres destaca las reacciones entre el sistema y la sensación de encierro “que causa la naturaleza misma del espacio subterráneo y de lo sofocante de la multitud de pasajeros apretados en los vagones”⁷⁴. La extrañeza que provocaba el nuevo espacio era tal que apenas iniciado el viaje (de aproximadamente 2 minutos) “los pasajeros, al principio sonrientes, empezaban a desajustarse la corbata y luego a mostrar signos de claustrofobia... Hasta que sonaba nuevamente el aire comprimido y las puertas se abrían. Se paraban como resortes y pisaban el andén, entre aliviados y satisfechos.”⁷⁵ Esta era una de las razones de porque se embaldosó las estaciones con *muriglass*⁷⁶ a fin de hacer a las estaciones más amigables y que los pasajeros no tuvieran miedo al desconocido espacio⁷⁷. Igualmente, aquel embaldosado terminó por volverse una característica innata a cada estación que le daba una suerte de identidad individual, haciéndolas fácilmente identificables.

El nuevo espacio exigía ser mostrado para ser conocido en su totalidad. La fotografía 6 del anexo, en donde se observa como el perímetro de la obra tenía aberturas para ver hacia dentro, demuestra que existía un interés por saber que se construía y como se construía. Esta ansia por conocer (y mostrar) este espacio se relaciona con la exposición señalada mas arriba, y que se aprecia en la fotografía 4 del anexo. Mostrar el sistema es parte de la pedagogización que hace Metro en los diferentes grupos humanos que lo componen. Al usuario había que enseñarle a ocupar y transitar el nuevo espacio subterráneo. Ya se ha señalado el componente físico y psicológico de la decoración con *muriglass*, y hay que sumarlo a esta pedagogización, la cual se desplegaba en varios medios. La exposición de estación Moneda, la campaña educativa que se realizó con el fin de que la gente aprendiese, por ejemplo, a pagar su pasaje. Así es como tenemos a Don Francisco en su icónico programa de TV, Sábados Gigantes, bromeando respecto a cómo se introduce el boleto en el torniquete⁷⁸, o la misma marcha blanca, donde probar de primera mano el sistema era de por si una novedad.

Por otro lado, las duras capacitaciones que realizó Metro a sus empleados, junto con la prohibición de actividades características del transporte público superficial, es según Andra

⁷⁴ Zunino, 2013, p. 184

⁷⁵ El gran libro del metro de Stgo., 2016, p. 74

⁷⁶ Cuadrados de vidrio de 2x2 centímetros

⁷⁷ El gran libro del metro de Stgo., 2016, p. 102

⁷⁸ “-¿Yo me paro aquí y suelto el boleto ahora? – decía Don Francisco pasando por el torniquete y haciendo como que la maquina le tragaba la mano y tratando de resistir con todas sus fuerzas.” En: El gran Libro del metro de Stgo., 2016, p. 59

Chastain, una de las formas que tuvo la dictadura de proyectar sus objetivos más amplios de disciplina moral, fiscal y laboral⁷⁹. Esta afirmación sin duda tiene sentido en la medida de que la dictadura efectivamente tuvo acciones de disciplinamiento social, más aún si se piensa en como el régimen militar intervino el nombre de ciertas estaciones de connotación de izquierda, como es el caso de la ex estación Violeta Parra, hoy estación San Pablo⁸⁰. Sin embargo, es preciso señalar que estas acciones de “adoctrinamiento” van más de la mano con el sentido de diferenciación que quería tener la “familia Metro” respecto del decadente transporte público superficial, que poseía los vicios que precisamente se prohibían al interior del sistema (consumo del alcohol, fumar, ensuciar, ingresar con bultos desproporcionados, etc.).

A lo largo de este apartado hemos revisado como el Metro transformó a la Alameda, transmutándola de ser una vía transitable a un obstáculo. Este último, así mismo, paso de ser un obstáculo a ser (y poseer) un nuevo espacio transitable, el subsuelo. El cambio de percepción entre uno y otro imaginario urbano estuvo definido por la noción de modernidad que proyectaba la obra y el sistema, y de la cual la población fue imbuida a través de los diferentes elementos de pedagogización que tuvo la institución. Ahora, identificado los cambios en el imaginario urbano cabe preguntarse ¿Cómo medió la noción de modernidad en esta transición de un imaginario al otro? ¿Cómo este cambio provoco una mutación en la misma noción de ciudad?

2.3) “Santiago en el Siglo XXI”⁸¹

Como hemos visto hasta aquí el sistema de Metro era, en efecto, un cambio cualitativo y cuantitativo respecto a los medios de transporte superficiales existentes. Así mismo, también comprobamos, en cierta medida, la formación de un imaginario urbano a partir de su construcción. Se ha señalado que este imaginario estuvo mediado por la noción de modernidad que existía, permitiendo su mutabilidad. Retomaremos en este apartado las preguntas con las que se finalizó el apartado anterior: ¿Cómo medió la noción de modernidad en esta transición de un imaginario al otro? ¿Cómo este cambio provoco una mutación en la misma noción de ciudad?

Estas preguntas no apuntan necesariamente a un antes y un después en cuanto al concepto de modernidad y de ciudad del común de la gente, sino que buscan dar cuenta de la mutabilidad de estos conceptos en la población. La “modernidad” efectivamente medió entre las

⁷⁹ Chastain, 2018, [<https://search.proquest.com/docview/2088887553>] Si bien no se ha tenido acceso al texto completo, se ha entendido la misma idea en otros textos, como En: Castillo, Mardones, Vila, 2017 op. cit, pp. 346-347

⁸⁰ El gran libro del metro de Stgo., 2016, p. 63.

⁸¹ Serie de artículos publicados en El Mercurio enfocados al desarrollo urbano de la capital.

valoraciones negativas y más positivas entorno a la construcción del Metro, sin embargo, falta por analizar el cómo la noción de modernidad posibilitó esta mediación que finalmente logra el puente entre estas percepciones. Para analizar esto es que se revisara la inserción del Metro en el concepto de ciudad emanado desde el periódico más leído en la comuna de Santiago, El Mercurio, y desde ahí explicar, en función de la corriente urbana de la época, el papel de la “modernidad” en la mutabilidad del imaginario urbano.

Cuando comienza la construcción del Metro de Santiago en 1969, El Mercurio publicaba en sus páginas un artículo titulado *Santiago en el Siglo XXI*, en el se señalaba que la ciudad debía dar un paso adelante y convertirse en una urbe más ágil y moderna⁸². Sin embargo, el artículo aboga por el legado histórico de la ciudad y de como este no ha sido conservado apropiadamente. En el artículo *Santiago de ayer y de hoy* se hace una apreciación imaginaria de lo urbano propiamente tal. Comienza el artículo preguntando “¿Sería Santiago, hace cuarenta o cincuenta años, una ciudad más agradable para vivir que ahora?”⁸³ Si bien da cuenta de una noción de progreso moderno en el sentido de hay un antes con menor desarrollo y un después que supera ese estadio, la respuesta va enfocada a las miradas generacionales que hay respecto a la utilización del espacio. “Hablar a un muchacho moderno de los encantos del paseo del Parque, es darle la lata (...) Esta atento a otros llamados, disponible para otras provocaciones.”⁸⁴ El común denominador de ambas publicaciones es la idea de avance desde un cambio material, un antes y un después, comparables en la medida de que el después es un estado mejor que el previo.

Esto no es raro, ya que el periodo en que se construyó el Metropolitano cuadra con la época en que el Estado asume una tarea modernizadora, existiendo de antemano “la convicción de que la sociedad de la abundancia estaría próxima a alcanzarse.”⁸⁵ Esta misma idea mesiánica es la que se lee en artículos como *los problemas urbanos del mundo moderno*, donde Israel Stenker, realiza una apreciación del estudio de Alex Inkelas⁸⁶ sobre los aspectos sociales y culturales del desarrollo. Este sintetiza en que el urbanita no muestra síntomas de stress por estar expuesto a la modernidad (ruido, aglomeraciones de personas, traslado de un ambiente rural a uno urbano), sino que, todo lo contrario, “estar expuesto a la modernización y a los rápidos cambios sociales disminuye los síntomas psicossomáticos. Mientras mas moderno sea el hombre, mayor es su sentimiento de eficiencia personal y su interés y participación en los asuntos públicos; su mente estará más abierta a nuevas experiencias y su salud mental será mucho mejor.”⁸⁷ Esto se debe a la romanización de la vida campesina como un estilo tranquilo y sin preocupaciones, cosa que no es así, pues el campesino tiene que trabajar mucho más que el urbanita para conseguir algo. El “destress” que produce la modernización

⁸² El Mercurio, 30/05/1969, p. 2

⁸³ El Mercurio, 02/07/1969, p. 2

⁸⁴ Ídem

⁸⁵ Gross, 1991. p. 41

⁸⁶ Profesor de Sociología de la Universidad de Harvard

⁸⁷ El Mercurio, 05/06/1970, p. 2

en esta época consiste precisamente en hacer cada vez menos dura la vida. En este sentido, los proyectos urbanos modernizadores, como lo fue el Metro, adquieren relevancia en la vida cotidiana precisamente porque buscan solucionar un problema agobiante para el común de las personas.

Esta forma de entender la modernidad tiene su relato en el concepto de ciudad. Como se revisó más arriba, existía cierta nostalgia por la ciudad pasada; la del recuerdo, sin embargo, la ciudad nueva era un hecho y se aceptaba como tal. El “cambio a la ciudad masificada, impersonal y moderna” se vio favorecida por el crecimiento demográfico (600 mil en 1925, aprox. 1 millón en 1940 y sobre 2 millones 500 mil en 1970).⁸⁸ Los cambios modernizadores buscan su justificación en la solución de problemas cotidianos que tienen su base el aumento demográfico de la ciudad, que choca con los nuevos requerimientos tecnológicos y de movilidad propios del crecimiento. La gente comenzaba a ser más, demandando una infraestructura capaz de soportarla en el sentido de que no se atochara o colapsara. Marcial Echenique Guzman⁸⁹ plantea en 1970 que “en los últimos ocho años [desde 1962] ha habido un progreso evidente en materia urbanística en Santiago. Ha surgido una conciencia de los problemas y en el ánimo de solucionarlos⁹⁰, sin embargo, la descoordinación de las nuevas instituciones encargadas de estas cuestiones, como el Ministerio de vivienda, CORMU, etc. ha llevado a la necesidad de planificar Santiago en su conjunto a través de un gobierno metropolitano, puesto que los avances mismos comienzan a chocar unos con otros. Ejemplo de aquello es la remodelación de San Borja, que al destinarse a vivienda produciría un volumen de tráfico en una zona ya congestionada de Santiago⁹¹, o la misma construcción del Metro, que, a la luz de Marcial, no es indispensable considerando que el centro de Santiago va perdiendo su importancia con relación a nuevos centros, y que necesita de una planificación general de Santiago⁹².

La modernización de la ciudad de Santiago y el cambio material que significó aquello, propició a partir de la experiencia cotidiana, una reformulación del concepto de ciudad. Cuando el regidor Otero dice que ve “con verdadero espanto que esta ciudad se esta convirtiendo en un montaje de construcciones (...) quitándosele toda calidad no solamente visual sino física”⁹³, subyace la percepción de que el cambio en la ciudad es real, tangible. Es a partir de allí que la noción de lo que es efectivamente una ciudad comienza a cambiar en Santiago. Las nuevas apreciaciones apuntan, en el sentido mesiánico de la sociedad de la abundancia, de que la ciudad hay que entenderla de una forma integradora, materialmente superior, pero no necesariamente desde una arista social, sino en el sentido práctico de que

⁸⁸ Gross, 1991 op. cit. p. 45

⁸⁹ Catedrático de la Universidad de Cambridge, Inglaterra, arquitecto recibido en la Universidad de Barcelona donde posteriormente recibe el doctorado en Urbanismo.

⁹⁰ El Mercurio, 24/08/1970, pp. 29-36

⁹¹ Ídem

⁹² Ídem. Como hemos visto, esto último no fue así, y efectivamente había una planificación general del Metro en la extensión de la ciudad.

⁹³ OCA, MS, AM, 3 de mayo a 9 de agosto 1972, A.V. 3, 16/08/1972

el movimiento de la ciudad debía fluir. El movimiento de flujos en la ciudad de Santiago no se limita al transporte, sino que abarca la extensión de servicios, los cuales debían fluir por la urbe. “Los problemas de una gran ciudad son igualmente mayores, pero también los progresos como los modernos medios de comunicación y las comodidades para los hogares, luz eléctrica, agua potable, etc. La televisión desde hace varios años esta al alcance de un considerable porcentaje de chilenos. Existen los buenos hoteles, cines y teatros, las piscinas y otros lugares de expansión”⁹⁴, por lo que, el fluir de la ciudad se entiende como un movimiento coordinado de un todo, donde los servicios se mueven eficientemente abarcando el conjunto de la ciudad, y donde la manera mas palpable de percibirlo era a partir del transporte, puesto que “la población de la capital se mueve como un péndulo. Va y viene entre la residencia, el trabajo u otro lugar”⁹⁵. La población está en constante movimiento.

En la exposición *Santiago salta al futuro, perspectiva de seis años de labor alcaldicia 1964-1970*, se da cuenta del crecimiento poblacional y vehicular, señalando que la ciudad no estaba en condiciones de soportarlo⁹⁶. Los cambios materiales requirieron avanzar en una nueva concepción de ciudad con la exigencia de revisar principios previos y cambiar la mentalidad de los implicados⁹⁷. Con esto, la exposición resalta las labores viales como la apertura de la avenida Paraguay, la construcción de puentes y pasos bajo/alto nivel como Santa Lucía⁹⁸. Estas obras “apuntaban al flujo vehicular soportado en autopistas”⁹⁹ y en ese sentido, el Metro destaca en la exposición. Esta muestra de los avances urbanos “podía ser interpretada como un balance interesado,” sin embargo, la exhibición demostraba una transformación en pleno desarrollo¹⁰⁰. Esto provocó conflictos en cuanto al uso del espacio. El Metro, como se revisó más arriba, fue parte de esta dinámica al percibirse como un obstáculo, otro ejemplo es la habilitación de calle huérfanos para uso peatonal en un contexto en que el centro ya estaba colapsado de vehículos.¹⁰¹

La dictadura no escapa a estas ideas. El alcalde designado, coronel (R) Hernán Sepúlveda Cañas, anuncia un plan que busca extender y descentralizar las actividades que se desarrollan en el centro de la ciudad logrando “transformar substancialmente la actual fisonomía que presenta el Gran Santiago y a eliminar ‘los antiguos y numerosos males’ que arrastra desde hace años”, y si bien, esto califica como lavado de imagen para el régimen militar, el que se quiera mejorar el alumbrado público de las poblaciones periféricas e impedir el ahogamiento de la capital¹⁰² retoma y continua la noción de flujo como parte del concepto ciudad. Esta

⁹⁴ El Mercurio, 16/02/1972, p. 18

⁹⁵ El Mercurio, 05/06/1972, p. 30

⁹⁶ Santiago salta al futuro, perspectiva de seis años de labor alcaldicia 1964-1970. Exposición hecha por el regidor sr. Manuel Fernández, al dejar el cargo de alcalde de Santiago, en la sesión celebrada por la I. Municipalidad, el 28 de octubre de 1970.

⁹⁷ Ídem

⁹⁸ Ibidem, p. 9

⁹⁹ Cáceres, 2017, p. 6

¹⁰⁰ Ibidem, p. 8

¹⁰¹ El Mercurio, 02/02/1973, p. 21

¹⁰² El Mercurio, 12/11/1973, p. 23

saturación requiere de una disgregación ordenada que ve en el fluir del movimiento, del tránsito el catalizador que permite la modernización del conjunto de componentes de la urbe. El arquitecto Eugenio Cienfuegos señala que a raíz de la construcción del metropolitano se “obliga a cambiar grandes zonas, mover y trasladar industrias, devolver tierras para que se utilicen en cultivos; abrir nuevos caminos y diseñar parques y jardines” todo en pos de darle un nuevo rostro a la ciudad.¹⁰³

La modernidad es vivencial, es parte de la experiencia cotidiana del urbanita capitalino en la medida de que este la observa en las numerosas construcciones que se desarrollan en la época. El progreso es palpable en la nostalgia de los mayores y el desinterés de los jóvenes. Es tangible en el movimiento de la ciudad, de la residencia al lugar del trabajo, al lugar de esparcimiento. Pero también es visible en la medida de que esta vivencia de la modernidad se desarrolla en un ambiente de transición en donde los problemas que las construcciones buscan solucionar aún existen y persisten.

Entonces ¿Cómo medió la noción de modernidad en la transición de un imaginario al otro? Respecto al Metro, medió en la medida de que esta construcción es sintomática de un proceso de modernización urbano. Si consideramos que la ciudad en su conjunto se está repensado a partir de las diferentes construcciones que se están llevando a cabo, no es extraño que el puente entre el imaginario inicial (negativo) y el final (positivo) haya sido la modernización de la urbe, un todo que actuó como catalizador en la transición de este síntoma. Los cambios materiales de la ciudad, perceptibles por todos, posibilitaron ver, lo que en un inicio fue un obstáculo, más adelante como una potencialidad urbana. Esto último se complementa con que el nuevo concepto de ciudad que se iba gestando consistía en la fluidez de la urbe y de cómo esta tenía que ser rápida y ágil.

Por otro lado, el cambio en la noción de ciudad es un proceso dialectico entre los proyectos, las construcciones y las percepciones. Si bien, el síntoma Metro se consideraría como parte del cambio material, el avance progresivo (que en definitiva es modernidad) se da en el conjunto de la ciudad. El fluir urbano pasa por el tránsito con la construcción de nuevas infraestructuras viales, servicios de agua y luz con la extensión de estos, residencia con la construcción en altura y la concentración demográfica, etc. de forma que el avance de uno permite el progreso del otro y viceversa.

La transmutación del imaginario urbano entorno a la construcción del Metro se debe a que el conjunto de la ciudad está cambiando, material e imaginativamente. No se trata de la percepción aislada de un fenómeno, sino de la lectura en conjunto de diferentes casos similares. La Alameda estaba soportando la construcción del Metro, los pasos bajo nivel de Santa Lucía y Bandera, así como la construcción del edificio UNCTAD III (rebautizado después como Diego Portales, y hoy como centro cultural Gabriela Mistral). La progresión de estas obras permitía que la concreción de una posibilitara un cambio en la percepción del

¹⁰³ El Mercurio, 08/11/1974, p. 23

conjunto de obras, y así mismo, si una fallaba se ponía en duda al conjunto, y no a la obra como tal. Así es como comienza la construcción del Metro, con dudas sobre el devenir de otras obras, pero a medida en que esta se concreta, y en paralelo las demás también, el ambiente respecto a la(s) construcción(es) varía.

Capítulo 3: Conclusiones

3.1) Conclusiones a partir del trabajo

A lo largo de este trabajo se ha revisado la construcción de la línea 1 de Metro en la ciudad de Santiago de Chile, su impacto en el diario vivir y sus implicancias en la nueva ciudad. A partir de esta revisión de fuentes y bibliografía daremos respuesta a las preguntas iniciales de este trabajo, que por lo demás darán cuenta de lo acertada de la Hipótesis, generando así, en función de esto, una respuesta definitiva al problema de investigación.

La construcción del metropolitano, como se revisó, efectivamente conjuró la formación de un imaginario urbano. Mientras avanzaba la construcción de este, poco a poco se iba configurando en la imaginación espacial de la población el factor Metro, el cual en un inicio consistía en un obstáculo a evitar producto de los problemas generados a partir de las labores de su construcción, y que, a medida que esta se iba concretando y el Metro pudo ser una experiencia vivencial, los nuevos usuarios lograron balancear desde diferentes elementos pedagogizantes el nuevo espacio, mutando el imaginario inicial. La construcción en si misma proyecta un imaginario urbano, el de los planificadores, que a partir de solucionar un problema cada vez mas tensionaste en la capital, el tráfico, comienzan a transmitir ideas nuevas de urbanidad y a proyectar nociones de modernidad propias de la época. El intercambio dialectico entre estos individuos y la gente en su cotidiano vivir provoca roces en el imaginario urbano, ya que, mientras uno ven con optimismo el proyecto al ser una solución ideal y final, la gente común solo puede pensarlo como un inconveniente que acentúa el problema que dicen solucionará, y solo después de experimentar el sistema, ya sea a través de las exposiciones o la marcha blanca, esto cambia.

El cambio cualitativo y cuantitativo que significó la nueva infraestructura, como punto de inflexión para generar un nuevo imaginario, es perceptible en dos etapas. La primera en cuanto a las obras en sí, donde la magna construcción, una excavación a cielo abierto, irrumpe en la vida diaria del urbanita capitalino. El imaginario formado a partir de esto constituye la arista negativa, el obstáculo real, que en la carta de navegación urbana (el imaginario) creada por el urbanita, hay que evitar. A este le sucede, como mutación del anterior, un imaginario formado a partir de la utilización del sistema, de la experiencia. El Metro realizó diferentes campañas informativas para que los nuevos usuarios interiorizaran al metropolitano y lo hiciera parte de su trayecto, incorporándolo de manera positiva a la carta de navegación y no fuera un nuevo incordio utilizarlo producto de los nuevos mecanismos, como la compra del pasaje, el uso del torniquete, etc.

El puente que posibilitó la transición de un imaginario a otro fue la modernización de la ciudad. Esta, al entenderla como el avance tecnológico y material, se traduce a la realidad

como todas las construcciones modernas que se llevaban a cabo en la época. En este sentido, la construcción del ferrocarril subterráneo es síntoma de un fenómeno urbano más general, y como tal, no incide directamente en un cambio de noción de la modernidad ni en un cambio en el concepto de ciudad. Sin embargo, al ser un fenómeno sintomático indudablemente aporta a dichos cambios. La noción de modernidad imperante subyace en el seno de la idea mesiánica de que se estaba por llegar a la sociedad de la abundancia, por lo que, las construcciones, ya sean edificios, infraestructura vial o el Metro, aportan en su conjunto al sustento de la idea de lo moderno en el espacio. Así mismo, la definición de ciudad varía en la medida de que las construcciones se llevan a cabo, pues son estas el sustento desde donde se proyectan los nuevos principios urbanos, donde por lo demás, nuevamente el Metro es un síntoma, ya que, como se señaló, la nueva concepción de ciudad que se gestaba involucra al conjunto de construcciones realizadas en el periodo.

En síntesis, la transición del imaginario urbano inicial y el final entorno a la construcción del Metro ocurre en dos niveles: uno general y otro específico, donde el primero impacta por osmosis, y el segundo a través de la pedagogización. Según esto, el nivel general de la transformación del imaginario urbano entorno al Metro ocurre por estar inserto en un ambiente modernizador, donde al ser síntoma, dialoga con otras instancias similares potenciando su carácter moderno, resaltando así sus ventajas respecto a otros sistemas. En el nivel específico, la transformación del imaginario ocurre por las acciones más o menos activas llevadas a cabo por Metro, instancias que posibilitaron una relectura del espacio en cuestión.

3.2) Conclusiones a partir de la contingencia

Me encuentro escribiendo esto en la noche del 18 de octubre de 2019. A lo largo de la última semana estudiantes secundarios han propiciado evasiones masivas en diferentes estaciones de Metro en reacción al alza desmedida de 30 pesos en el valor del pasaje. Al efectuarse el alza el pueblo ha respondido manifestándose durante la noche de hoy en diferentes estaciones de Metro, llegando incluso a la destrucción de algunas de estas. Esto a propiciado algo que se pensaba erradicado de Chile, la salida de los militares armados a las calles. La respuesta del pueblo y la contra respuesta del gobierno han dejado en claro los intereses de cada uno: vivir con dignidad versus matar a un pueblo en pleno uso de sus derechos cívicos y humanos.

La escalada de violencia a sido rápida. Decretado el estado de excepción constitucional y con los militares en las calles, ha vuelto a tambalear nuestra democracia. Al poco tiempo de la salida de estos no han cesado los mensajes por redes sociales de los abusos cometidos por las fuerzas armadas y de orden, detenciones injustificadas, tortura, y, en definitiva, violaciones sistemáticas a los derechos humanos. Las demandas han evolucionado, y desde el rechazo al alza del pasaje se ha extrapolado a una crítica a la clase política, al sistema económico y a

los cimientos que rigen nuestra sociedad actual. Chile despertó y escucha en estos momentos desde la ventana de mi hogar, despertó porque el salario no le alcanza para pagar esos miseros 30 pesos extras porque el sistema le absorbe su misero sueldo.

La televisión ha señalado que producto de la destrucción de varias estaciones la gente ha tenido que caminar, ha tenido que retroceder en el avance material que significaba el Metro demorando horas en movilizarse a través de la ciudad, sobre todo desde los sectores periféricos de esta. Santiago ya no puede prescindir de su Metro, el urbanita ya se ha adaptado a él haciéndolo parte de su vida desde hace años, la lucha comenzó precisamente por la accesibilidad al Metro y de como esta se ha ido perdiendo producto del alza a lo largo de los años, 30 pesos fueron los que rebalsaron el vaso. Sin embargo, a pesar de que los capitalinos ya no pueden prescindir del sistema han asumido que sacrificarlo en pos de ganancias mayores para el pueblo es lo lógico, mostrar debilidad ante tal sacrificio solo mermaría la lucha que vive el país actualmente.

Pese a la destrucción, poco a poco el metropolitano intenta volver a la normalidad, sin embargo, ya se encuentra manchado. Las evasiones y manifestaciones dentro y fuera de las estaciones continúan, y si bien no han llegado al extremo de las ocurridas el 18 de octubre, no permiten el regreso del status quo esperado por el gobierno. El imaginario urbano vuelve a cambiar a la luz de los acontecimientos recientes. El espacio se está resignificando constantemente, y como no, si los diferentes lugares en los que se han desarrollado las manifestaciones han adquirido una carga simbólica demasiado potente, donde el ejemplo más emblemático ha sido el cambio de plaza Italia a plaza de la Dignidad. El Metro no ha escapado a esto, y es que la infraestructura ha sido cargada de consignas en apoyo al movimiento, por lo demás, la estación Baquedano a estado todo este tiempo cerrada, con acceso restringido donde al parecer ha sido utilizada como centro de tortura por parte de carabineros.

¿Ha traicionado Metro a sus usuarios? Quizás sí, quizás no. Lo que si podemos afirmar a la luz de este trabajo es que los imaginarios urbanos son volubles, cambian constantemente en función de los requerimientos de la sociedad, por lo que, si esta cambia, el imaginario también lo hará. El Metro a pasado por varios momentos dentro de la carta de navegación capitalina, su construcción, su expansión, y actualmente como detonante del despertar de Chile. En cada oportunidad el imaginario urbano, la carta de navegación estuvo presente en la psiquis capitalina, y así mismo, en ninguno de esos momentos el imaginario fue igual al de otro momento, siempre cambio a la luz del presente y su proyección al futuro. Así como hoy el Metro es mirado con ojos recelosos por el alza en el pasaje y la militarización de sus estaciones, en el futuro cambiara, ya sea de forma positiva o más negativa aún.

Bibliografía y Fuentes

Bibliografía:

- Barthes, Roland, *La cámara lúcida. Nota sobre la fotografía*, Barcelona, Ediciones Paidós, 1990.
- Berdoulay, Vincent, “El sujeto, el lugar y la mediación del imaginario”. En: A. Lindón & D. Hiernaux, *Geografías de lo imaginario* (1era ed., pp. 49 - 64). Madrid, Anthropos editorial, 2012.
- Cáceres, Gonzalo, “Política y ciudad bajo el reformismo urbano: El Santiago del sexenio progresista (1964-1970)”, [Universidad Nacional de La Plata], *estudios del hábitat*, Vol. 15, 2017. pp. 1-17.
- Castillo, Simón, Mardones, Marcelo, Vila, Waldo, *El Estado sobre ruedas. Transporte público, política y ciudad. La ETCE 1945-1981*, Santiago, Ediciones universidad Alberto Hurtado, 2017.
- Castillo, Simón; Mardones, Marcelo; Vila, Waldo, “Ciudad, imaginarios urbanos y transporte público: una mirada al desarrollismo desde la fotografía, 1938 – 1973”, Santiago, *Cátedra de Artes*, N° 13, 2013. pp. 127-149.
- Chastain, Andra, 2018. *Vehicle of Progress: The Santiago Metro, Technopolitics, and State Formation in Chile, 1965-1989*. (Resumen). Yale University, ProQuest Dissertations Publishing. [<https://search.proquest.com/docview/2088887553>]
- Collier, Simon; Sater, William, *Historia de Chile 1808-1994*, [España], Cambridge university press, 1998.
- De Grangde, Louis, “El gran impacto del Metro”, Santiago, *EURE*, N°107, 2010. pp. 125-131.
- De Ramón, Armando, *Santiago de Chile: (1541-1991): historia de una sociedad urbana*, Santiago, Catalonia, 2015.
- Depaepe, Marc; Simon Frank, “Sobre la pedagogización... Desde la perspectiva de la historia de la educación”, Bueno Aires, *Espacios en Blanco. Revista de Educación*, Vol. 18, 2008, pp. 101-130.
- Errázuriz, Tomás, “El asalto de los motorizados. El transporte moderno y la crisis de tránsito público en Santiago, 1900- 1927”, Santiago, *Historia*, N°43, 2010. pp. 357-411.
- Figueroa, Oscar, “Transporte urbano y globalización: Políticas y efectos en América Latina”, Santiago, *EURE*, N°94, 2005. pp. 41-53.

- García Canclini, Néstor, *Imaginario urbanos*, Buenos Aires, Eudeba, 1997.
- Gross, Patricio, “Santiago de Chile (1925-1990): Planificación urbana y modelos políticos”, Santiago, *EURE*, N°52/53, 1991. pp. 27-52.
- Hiernaux, Daniel. “Los imaginarios urbanos: de la teoría y los aterrizajes en los estudios urbanos”, Santiago, *EURE*, N°99, 2007. pp. 17-30.
- Hiernaux, Daniel. “Los imaginarios urbanos: una aproximación desde la geografía urbana y los estilos de vida”. En: A. Lindón & D. Hiernaux, *Geografías de lo imaginario*, Madrid, Anthropos editorial, 2012. pp. 87-105.
- Lindón, Alicia, “¿Geografías de lo imaginario o la dimensión imaginaria de las geografías del lebenswelt?”, En: A. Lindón & D. Hiernaux, *Geografías de lo imaginario*, Madrid, Anthropos editorial, 2012. pp. 65-86.
- Lindón, Alicia. “La ciudad y la vida urbana a través de los imaginarios urbanos”, Santiago, *EURE*, N°99, 2007. pp. 7-16.
- Márquez, Francisca, “Imaginario urbanos en el Gran Santiago: huellas de una metamorfosis”, Santiago, *EURE*, N°99, 2007. pp. 79-88.
- Mella, Beatriz, *Metro como oportunidad de intervención en la ciudad. Exploración analítica y proyectual en estación Carmelitas*, Santiago, Tesis presentada a la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile para optar al título de arquitecto y magister en desarrollo urbano, 2013.
- Pavez Reyes, María, *En la ruta de Juan Parrochia Beguin: Premio Nacional de Urbanismo Chile 1996: formación y reseña de su obra en vialidad y transporte masivo*, Santiago, 2003.
- Peralta, Arturo; Vega, Alfredo, *Antecedentes históricos para una remodelación de la Alameda*, Santiago, Práctica profesional historia de la arquitectura, Universidad de Chile, facultad de arquitectura y urbanismo, 1971.
- Rodríguez, Paula, “El debilitamiento de lo urbano en Santiago, Chile”, Santiago, *EURE*, N°125, 2016. pp. 61-79.
- Rojas, Rodolfo, *Metro de Santiago. La historia de una red que transformó la capital de Chile*, Santiago, Memoria para optar al título de periodista, 2015.
- Rosas, José., Hidalgo, Germán, Strabucchi, Wren, Bannen, Pedro, “El Plano Oficial de Urbanización de la Comuna de Santiago de 1939: Trazas comunes entre la ciudad moderna y la ciudad preexistente”, Santiago, *ARQ*, N°91, 2015. pp. 83-93.

- Salinas Arreortua, Luis Alberto, “El desarrollo tecnológico en el contexto de la modernidad”, <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-170-26.htm>, 2004.
- Ther Ríos, Francisco, “Antropología del territorio”, Santiago, *Polis*, N°32, 2012. pp. 493-510.
- Thynell, Marie, “Modernidad en movimiento: Cómo enfrentarse a la movilidad motorizada en Teherán, Santiago y Copenhague”, Santiago, *EURE*, N°94, 2005. pp. 55-75.
- Zunino, Dhan, “El Subte como artefacto cultural (Buenos Aires, 1886-1944). La historia cultural como aporte a los estudios de las movilidades urbanas”, Buenos Aires, *Revista transporte y territorio*, 9, 2013, pp. 173-200.

Fuentes:

- Biblioteca Nacional de Santiago, Hemeroteca.
-El Mercurio [1969 – 1975]
- Castillo, Simón, Mardones, Marcelo, Vila, Waldo, *El Estado sobre ruedas. Transporte público, política y ciudad. La ETCE 1945-1981*, Santiago, Ediciones universidad Alberto Hurtado, 2017.
-El siglo [18/08/1972]
- Oficina de Certificación y Archivo [OCA], Municipalidad de Santiago [MS], Actas municipales [AM]
-Actas versión [1969 – 1970 – 1971 – 1972 – 1974]
-Santiago salta al futuro, perspectiva de seis años de labor alcaldía 1964-1970.
- Biblioteca de la facultad de Arquitectura y Urbanismo, Colección Miscelánea
-Resumen plan regulador de transporte de Santiago, Metro de Santiago, Juan Parrochia M.O.P.T. – D.G.O.P., Stgo de Chile – junio 1971.
- El gran libro del Metro de Stgo.
- Fotografías [anexo]

Anexo:



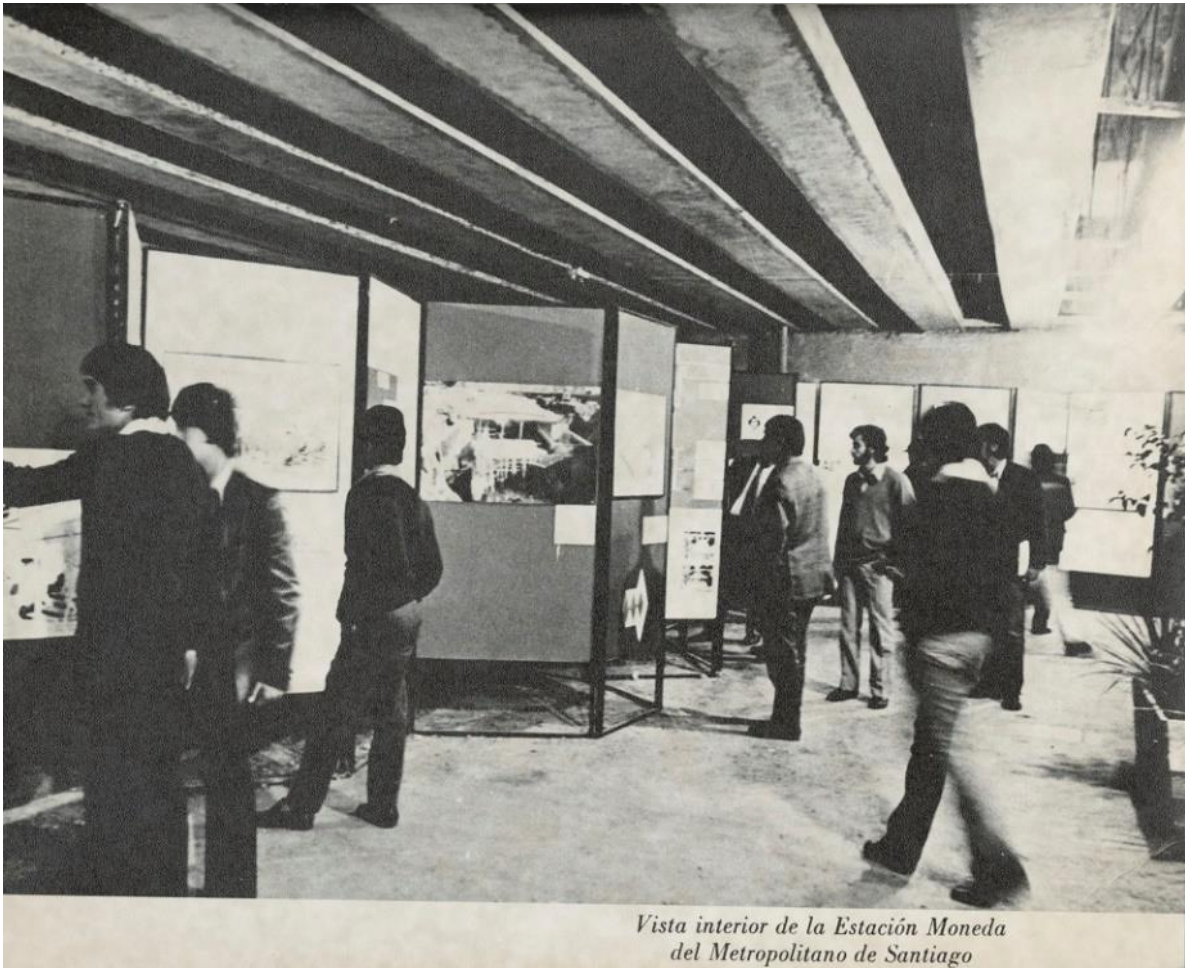
Fotografía 1: SAN MARTIN, M. [1971]. Excavación del metro, en la Alameda a la altura Bernal del Mercado. [fotografía] 1 foto. Papel positivo monocromo. [<http://www.fotografiapatrimonial.cl/p/10889>]



Fotografía 2: DE SILVESTRI, F. [1971]. Construcción del Metro, estación La Moneda de la línea 1. [fotografía] 1 foto. Papel positivo monocromo. [<http://www.fotografiapatrimonial.cl/p/10142>]



Fotografía 3: AUTOR DESCONOCIDO. [1971]. Construcción de la línea 1 del Metro, 1971. [fotografía] 1 foto. [<https://www.enterrano.com/moments/construccion-de-la-linea-1-del-metro-1971>]



Fotografía 4: AUTOR DESCONOCIDO. [1975]. Estación de metro Moneda, 1975. [fotografía] 1 foto. [<https://www.enterreno.com/moments/estacion-de-metro-monedas-1975>]



Fotografía 5: TORRENTE, E. [n.a]. Excavaciones en la Alameda con motivo del Metro de Santiago. [fotografía] 1 foto. Papel positivo monocromo. [<http://www.fotografiapatrimonial.cl/p/47616>]



Fotografía 6: AUTOR DESCONOCIDO. [1964, mal fechado]. Construcción Metro de Santiago en 1964. [fotografía] 1 foto. [<https://www.enterreno.com/moments/construccion-metro-de-santiago-en-1964>]